



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

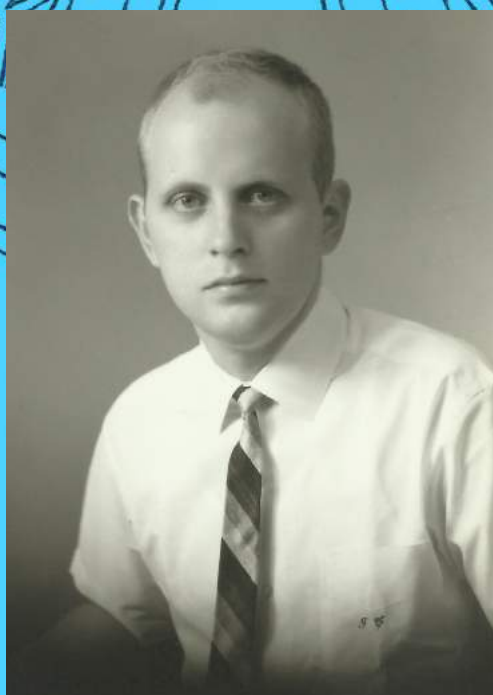
Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

IB CHRISTENSEN

SEJLADS GENNEM LIVET



EN ODENSEDRENGS ERINDRINGER

Sejlads gennem livet

af

Ib Christensen

Sejlads gennem livet.
Copyright Ib Christensen 2011
Skrevet på Microsoft Works Tekst.
Publiceret af Ib Christensen Birkebakken 10
DK-5260 Odense S
Omslagsillustration: Ib Christensen
Tryk: OAB-Tryk a/s Odense

ISBN 978-87-994554-0-9

1. Udgave, 1. Oplag 2011

Indhold.

5 Forord.

Opvæksten, fra dreng til soldat.

- 7 Indledning.
- 9 Natus.
- 10 Slægten.
- 12 Historiens vingesus.
- 14 Familien.
- 16 Mine forældres vej til Fyn.
- 19 Et par morbrødre til søs.
- 20 1940erne.
- 24 1950erne.
- 36 1960erne: Læretiden på Maskinfabrikken SIO.
- 43 Værnepligten.
- 44 Og hvad så.

Sejltid i Mærsk, fra assistent til mester.

- 45 Indledning.
- 47 En enkelt udmønstring og så i land - det var planen.
- 53 Effie Mærsk i Filippinerfarten.
- 58 Moderne tider i messe og maskine.
- 64 Cecilie Mærsk verdens hurtigste stykgodsskib.
- 93 På skolebænken - igen.
- 94 Nybagt mester - og far på langdistance.
- 103 Varm debut som 1. Mester i nok en C - båd.
- 108 Tanken om at sige op meldte sig i roderiet på Rita Mærsk.
- 112 Supply service i Nordsøen.
- 115 Susan Mærsk på opsigelsen.
- 117 Tilbage til et Mærsk skib, tyve år senere.
- 120 Skibsliste.

Maskinmesteren går i land, arbejdsårene på Acta.

- 123 Indledning.
- 125 "Actaner" i 1970erne.
- 137 1980erne Acta jubilæumsårti.
- 165 Actas annus horribilis 1990erne.
- 182 Acta får nye ejere i 2000erne.

Efterskrift:

203 Genus manet.

Forord.

Mine erindringer, er skrevet i perioden 2009 til 2010 og sluttelig redigeret her i 2011. Det er skrevet i mit sædvanlige fortællesprog og som jeg oplevede det, fik det fortalt og eller huskede det.

Det er historien om slægten, familien og opvæksten, samt mit lange arbejdsliv i den maritime branche.

Samtidig en tak til Birgit, for den langmodighed hun gennem vort fælles liv har vist mig i forbindelse med de mange og til tider lange fraværsperioder fra hjemmet, som mit arbejde har krævet.

Afsnittet: Sejltid i Mærsk, fra assistent til mester. Blev i 2010 publiceret i tidsskriftet Søfart, som udgives af Foreningen til Søfartens Fremme.

Ib Christensen
Skt. Klemens 2011

Opvæksten, fra dreng til soldat.

Årene 1943 til 1965.

Slægten, familien og min barndom, skolegangen på Munkebjergskolen og Vestre Skole, samt min læretid som maskinarbejder på Maskinfabrikken SIO i Odense og min aftjeningen af værnepligten ved Sjællandske Ingeniør regiment i Farum.

Natus.

Jeg er født den 12 april 1943 i Odense, midt under den anden verdenskrig og tysklands besættelse af Danmark. Mine forældre var Holger Christensen og Olga Alexandra Christensen f. Sørensen. Og jeg fik ved dåben den 4. Juli 1943 i Vor Frue Kirke i Odense navnet: Ib Christensen.

Fødselsdato: 12.4.1943			Vægt ved Fødselen: 2.200 Længde: 50cm		
Dato:	Vægt	Bemærkninger	Dato:	Vægt	Bemærkninger
30/4/43	2.850	02.	28/9	8.100	
7/5	3.000	"	26/10	8.450	
14/6	3.050	" + 1-1 eftermedis.	23/11	9.000	
18/5	3.150	"	21/12	9.200	2/2 Fdr.
25/5	3.450		18/1/44	9.700	
1/6	3.700		29/2	10.150	3 Fdr.
15/6	4.100		18/4	10.000	4 ? Malin
29/6	4.500				
13/7	5.200				
3/8	6.000				
3/8	6.800				
			1 Aar gl.:		75cm.
			Evtl. Sygdomme:		
			Antal Tænder:		4

Journal Nr. 518. Sundhedsplejerske Mary Rasmussen.

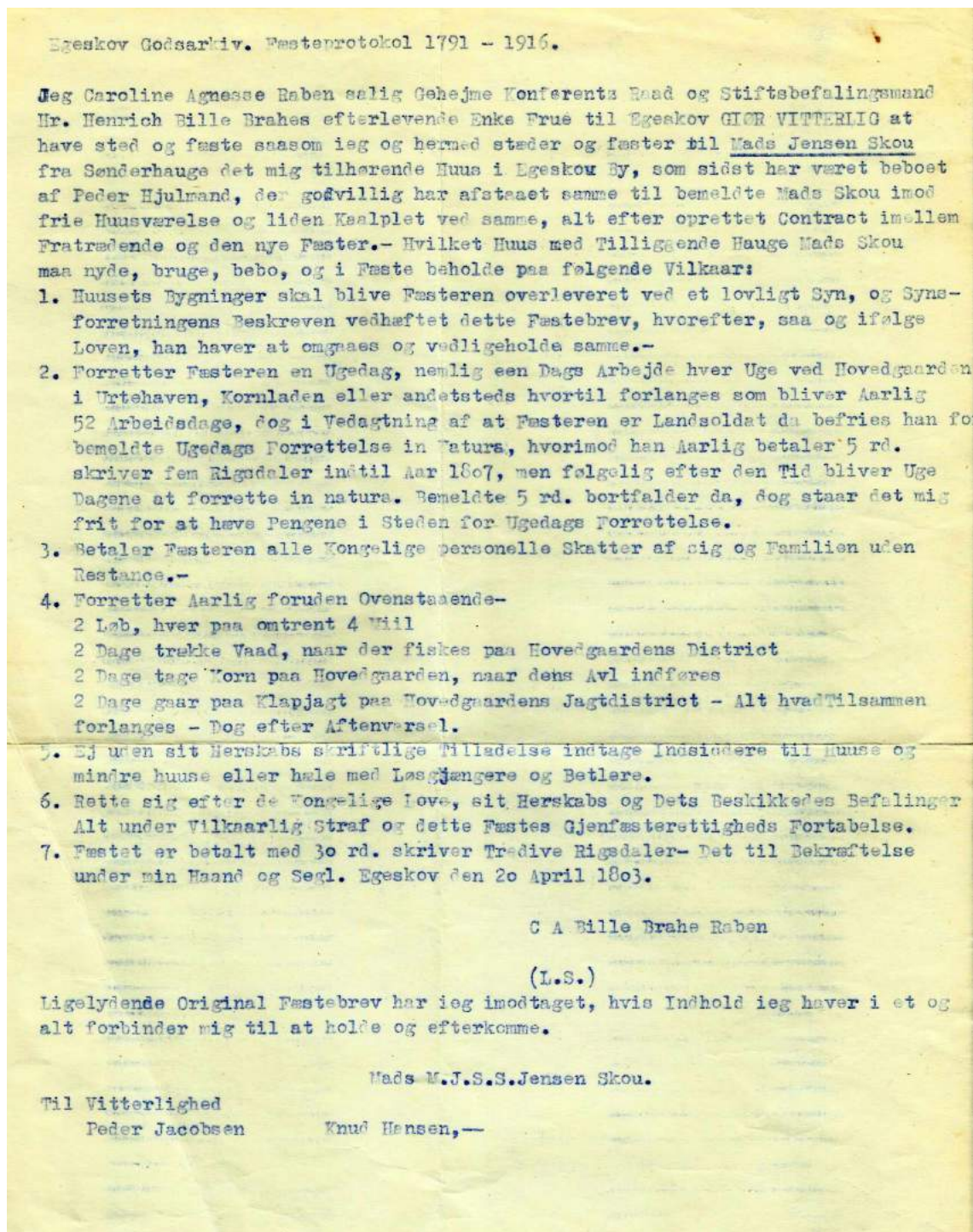


Liggende i barnevogn i 1943, Foto: Privat.

Slægten.

7. Husmand Mads Jensen (Skou)
Egeskov.
Født. 2-4-1769 i Kværndrup
Gift. 9-4-1800 i Kværndrup
Død. 28-12-1852 i Kværndrup

Maren Frantsdatter
Egeskov.
Født 9-4-1775
Gift. 9-4-1800 i Kværndrup
Død. 21-10-1826 i Kværndrup.



Udskrift af fæsteprotokol på Egeskov gods, for min 4 x tipoldefar.

- | | |
|--|--|
| 6. Husmand Thomas Mogensen
Født. 1772 i Granderup
Død. 29-2-1812 i Trolleborg | Marie Sørensdatte af Spangen.
Født. 1778
Død. 12-10-1813 |
| 5. Fæster, gårdmand
Peter Madsen
Sindebjerggaard, Katterød
Død. 25-3-1837. | Marie Christensdatter
Død. 10-12-1847 |
| 4. Husmand Christian Petersen
Født. 14-10-1810 i Durnisse
Gift. 28-5-1836 i Vester Aaby
Død. 27-5- 1889 i Vester Aaby | Anne Marie Hansdatter
Født 31-8-1809 i Vester Aaby
Gift. 28-5-1836 i Vester Aaby
Død. 3-1-1891 i Vester Aaby |
| 3. Landpost, Veteran DBM.
Niels Christensen
Født. 10-1-1839 i Vester Aaby
Gift. 30-10-1875 i Vester Aaby
Død 6-2-1927 i Odense | Anne Sophie Christensen
Født. 15-3-1845 i Stenstrup
Gift. 30-10-1875 i Vester Aaby
Død 27-7-1917 i Pejrup |
| 2. Snedker Mads Christensen
Født. 2-8-1877 i Vester Aaby
Gift. 30-11-1901 i Struer
Død 21-4-1929 i Holstebro | Ane Kirstine Christensen f. Andersen
Født 6-2-1875 i Gimsing
Gift 30-11-1901 i Struer
Død 16-4-1929 i Holstebro |
| 1. Holger Christensen
Født. 29-8-1907 i Holstebro
Gift. 8-7-1933 i Vejle
Død. 19-7-1985 i Odense. | Olga Alexandra Christensen f. Sørensen
Født. 21-8-1908 i Vejle
Gift. 8-7-1933 i Vejle
Død. 28-10-1992 i Odense. |

Henning Gordon Christensen født. 12-12-1933 i Odense.
Ib Christensen født 12-4-1943 i Odense.

Min mors familie:

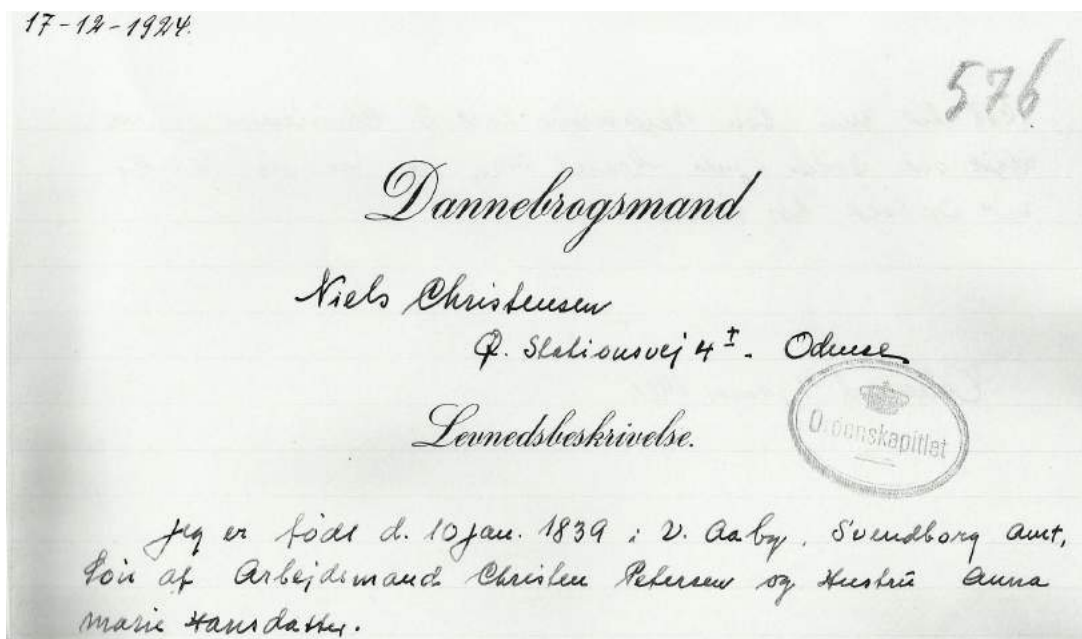
- | | |
|---|--|
| 2. Niels Christian Sørensen
Født. 21-9-1880 i Støvring
Død. 23-4-1954 i Vejle | Ane Kirstine Sørensen f. Jensen
Født. 29-5-1878 i Gellerup.
Død. |
|---|--|

Olga Alexandra Sørensen født 21-8-1908 i Vejle.

Historiens vingesus.



Min oldefar Niels Christensen fotograferet i 1924, kort efter han for sin deltagelse i den 2. Slesvigske Krig, der varede fra 1. februar til 20. juli 1864, som menig nr. 331 ved 19^e Regiments 1^e Kompagni, modtog Dannebrogordenen.
Foto: Privat.



Udskrift af levnedsskildringen indsendt til Ordenskapitlet:

Jeg er født d. 10 jan. 1839 i V .Aaby, Svendborg amt. Søn af arbejdsmand Christian Petersen og hustru Anna Marie Hansdatter.

Jeg beskæftigede mig ved Landbruget indtil den værnepligtige Alder, aftjente min værnepligt i Nyborg 1862 (Nr. 331 19. Battallion - 1. Kompagni,) blev indkaldt til Krigstjeneste d. 1. Nov. 1863, gav møde i Husum, deltog i Slaget ved Dannevirke og Fredericia.

Ved Dannevirke var jeg i 5 Døgn, og døjede hårde Strabadser, fik så at sige næsten hverken Hvile eller Mad, og var der enkelte af mine kammerater, som fik et knæk for hele deres Livstid. Tilbageetog fra Dannevirke mindes jeg tydeligt endnu, og ofte tænker jeg paa den svære tid for vort kære Danmark. I Fredericia var jeg under Bombardementet i 2 Døgn, og bemærkede vor Kaptain, at i disse 2 Døgn faldt der ikke mindre end 2800 granater ud over byen.

Fra Fredericia blev jeg forflyttet over til Fyn, og blev udskibet ved Baaringvig, og gik i land ved Hals i Vendsyssel, og blev da efter ca. 2 Måneders forløb hjemsendt.

Efter Krigstjenesten virkede jeg atter ved Landbruget til Aaret 1882, og blev da ansat som Landpost ved Pejrup Station i Syd-fyn, men på grund af dårlige Ben, maatte jeg tage min afsked den 31 Dec. 1902.

Med hensyn til mine private Familieforhold skal jeg i Korthed meddele, at min kone døde den 27. juli 1917, og jeg har haft 4 sønner, hvoraf de 3 allerede er afgang ved Døden. Jeg kom her til Odense d. 25. april 1918 til min søn Bagermester Karl D. Christensen, som afgang ved Døden i juli måned 1922, og jeg har stadig mit Ophold hos Familien.

Odense d. 7. januar 1925.



Maleri af Nils Simonsen 1864, visende soldater på tilbageetog fra Dannevirke. Maleriet hænger på Frederiksborgmuseet.

Familien.

Min farfar og farmor og deres børn.



Min farfar Snedker Mads Christensen,
(Der findes desværre ikke noget foto af
min farmor.)
Foto: Privat.

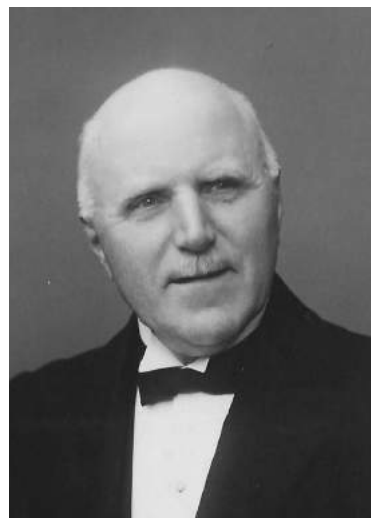


Faster Inga, min far Holger, faster Elly, faster Anna og min onkel Hilmar Foto: Privat.

Min morfar og mormor og deres børn.



Min mormor Ane Kristine Sørensen.
Foto: Privat.



Min morfar Niels Christian Sørensen,
han var under det meste af 1. Verdens-
krig, som feltartillerist indkaldt til sikrings-
styrken ved den dansk-tyske grænse.
Foto: Privat.



Min mor Olga, moster Alma, onkel Robert, morfar, moster Astrid, moster Viola, moster Inge,
onkel Willy og onkel Svend Åge. Billedet er taget ved min morfars 70 års fødselsdag i 1950.
Min onkel Viggo mangler, idet han jo befandt sig i New York USA. Foto: Privat

Mine forældres vej til Fyn.

Efter at være rejst hjemmefra, var et af min fars første arbejde som isenkræmmerlærling i Lem ved Ringkøbing. Og derfra gik det videre til arbejde som karl eller landvæsenselev på flere store gårde, fra Sanderumgaard i Davinde i 1924, over Voerbjerggaard ved Østbirk i 1925 til i 1929 til Juelsbjerg ved Vejle. Der arbejdede han sammen med sin senere svoger Willy Foersom Sørensen, som tog ham med hjem til sin familie i Vejle, hvor han traf hans søster Olga. Og de to fandt sammen.



Voerbjerggaard ved Østbirk i 1925. Foto: Privat.

Derefter var det slut med at arbejde ved landbruget, og han fik arbejde i Grindsted, først som hotelkarl og lillebilchauffør. Og sidst som chauffør ved benzin og olieselskabet BP (British Petroleum). Det var dengang man kørte benzinen ud til benzinforhandlerne i tromler og med en håndpumpe, pumpede det ned i deres tank.



Chauffør ved BP i Grindsted i 1930, bilen er en Ford T årgang 1928. Foto: Privat.



Min far og mor, som forlovede i 1931.
Foto: Privat.

Både min far og mor flyttede nu til Odense, hvor min mor havde fået arbejde som husassistent (ung pige i huset), hos skibsmægler Hoppe, som boede i Borgergården på hjørnet af Skibhusvej og Bredstedgade. Og min far boede på pensionat. Den 8. Juli 1933 blev de gift, på Vejle Rådhus, Og i november samme år flyttede de i en lille lejlighed på Marienslystvej 5. Den 12. december blev min ældre broder født og han fik ved dåben navnet: Henning Gordon Christensen. I 1936 flyttede de til Damhusvej 129, og min far arbejde som arbejdsmand ved forskellige jobs. Men han gik allerede dengang med en lille selvstændig i maven. Jeg tror helt ærligt ikke at han rigtig kunne indpasse sig i en større sammenhæng. Han ville hellere være sig selv, og bestemme over sig selv og sin dagligdag. Selvom det egentlig nok kom til at betyde længere og til tider hårdere arbejdsdage. Så hans første forretning var et cykelreparations værksted på Damhusvej, som han drev, samtidig med at han arbejdede ved Thrige.



Kul brand ved Odense Havn 1932, min far står i den hvide jakke med ryggen til. Foto: Privat.



Pølsemand ved Falck Stationen på Klostervej, vinteren 1932. Når der ikke var kunder blev der bygget snefigur. Foto: Privat.

Et par morbrødre, til søs.

To af mine mors brødre Robert og Viggo tog i trediverne ud at sejle. Robert gik forholdsvis hurtigt i land, men sejlede blandt andet med Niel Mærsk, som fyrbøder. Medens Viggo fortsatte og gjorde under anden verdenskrig tjeneste i den Amerikanske flåde som juniorløjtnant. Efter han i en periode, som matros blandt andet, havde sejlet konvoj sejlads i Nordatlanten og oplevet et par torpoderinger. Han blev indtil sin død bosiddende i New York og blev amerikansk statsborger. De var nok en af årsagerne til at jeg 25 år senere tog ud at sejle.



A.P.Møllers fragtskib, Niel Mærsk, Robert står yderst til venstre. Foto: Privat.



Viggo som matros. Foto: Privat.



Viggo som juniorløjtnant. Foto: Privat.

1940erne.

Danmark blev den 9. april 1940 besat af tyske tropper, besættelsen som var en mørk og trang tid varede indtil 5 april 1945. Og midt under denne, nemlig i 1943 blev jeg jo født, som en efternøler i familien, idet jeg havde en ti år ældre broder.

Mine forældre boede på Roeskovsvej 78, men kort tid efter min fødsel, flyttede vi til Thuresensgade 33.



Min mor, jeg selv og Henning i 1943. Foto: Privat.



Skovtur i 1943. Foto: Privat.



En tur i gynghesten, på besøg i Tørresø i 1944. Foto: Privat.

I 1945 var besættelsen slut. Den 4. maj om aftenen kl. 2036, lød det glade budskab fra BBC i London, oplæst af Johs. G. Sørensen: **Her er London, her er London**, og så fortsattes det med selve budskabet: **I dette øjeblik meddeles det, at Montgomery har oplyst, at de tyske tropper i Holland Nordvesttyskland og i Danmark har overgivet sig.** Besættelsen og de mørke tider var slut, folk samledes straks rundt omkring i byen, og jeg "oplevede" det oppe på Flakhaven siddende på fars skuldre.



I sommertøj 1945. Foto: Privat.



Leger i sandkassen 1945. Foto: Privat.



På trehjulet cykel foran Thuresensgade 33, 1945. Foto: Privat.

Selvom besættelsen var slut, var det ikke slut med rationering af visse varer. Mere "eksotiske" ting som bananer og appelsiner og lignende havde jeg for eksempel aldrig smagt. Jeg smagte den første banan, sidst i 1940'erne da min moster Astrid havde bragt dem hjem fra et besøg i Sverige. Og vi nød også godt af pakker, som min onkel Viggo sendte hjem fra USA, de indeholdt udover ting som kaffe, og andre fødevarer på dåser, også tøj.

Rationeringen betød at man for at købe varer som for eksempel, brød, sukker og smør skulle aflevere rationeringsmærker. Og rationeringen var først helt slut i begyndelsen af 1950'erne.

Noget af det første jeg rigtigt husker, var da vi i 1947 flyttede til Oluf Bagersgade 31, en ejendom der ejedes af en pensioneret Stabssergent Egeboe, og det var også der jeg fik mit første "betalte job" idet jeg hentede koks, tørv og brænde til kakkelovnen, op fra deres kælderrum samt dagligt hentede frisk leverpostej til deres hund.

Det var også nu min far startede fuldtid, på sin forretning, reparation og salg af barnevogne og han fik sit første selvstændige værksted i Vindegade 124. Tidligere havde han delt et med snedker Roldsted inde i Arthur Hansens Gård i Vestergade.

Oluf Bagersgade var en typisk gade med mange forretninger, der var 5 købmænd, 2 ismejerier, 1 bager og flere små grønthandlere og ikke at forglemme den "berømte" A. Kipp der havde sit røgeri og som kørte rundt og solgte de røgede fisk, fra en motorcykel. Der var også masser af børn, jeg tror nok at den gennemsnitlig i hvert hus var et par stykker, så der var leg på gaden og i gårdene. Samt i de haver der lå i forbindelse med husene.

Min far havde et viceværtjob i ejendommen, og det betød at gaden og fortovet skulle fejes og der om vinteren skulle ryddes sne.

Vi fik også en kolonihave i Kolonihaveforeningen Rødegårsløkken på Kragssbjergvej, og var nu selvforsynende med friske grøntsager, samt i vinterperioden med henkogte og syltede.



Flaget hejses i kolonihaven, sammen med min mor i 1946. Foto: Privat.



Familien Christensen 1947. Foto: Privat.

I 1947 var min onkel Viggo for første gang i Danmark, siden han før krigen var taget ud at sejle. Han var i Bremerhaven med et amerikansk troppetransportskib, som han var tjenestegørende på. Desværre traf vi ham ikke, telegrammet til os fra min morfar om hans besøg, nåede os ikke rettidigt fordi vi lige var flyttet. Vi fik det først et par dage senere, og da var han rejst tilbage. Men han efterlod en pakke til os, blandt andet med min første legetøjspistol og så var den fra Amerika, den gjorde sig i gaden. Om sommeren var det hele familien op på cyklerne og så ned til Kerteminde, for en svømmetur.



Med min "amerikanske" pistol 1947. Foto: Privat.



Ved stranden i Kerteminde 1948. Foto: Privat.



På legepladsen i Munke Mose, sammen med min kusine Birthe i 1949. Foto: Privat.

1950erne.

I 1950 fyldte jeg syv år, og fik min første cykel, og som gammel cykelsmed havde min far selv samlet den, af dele købt hos en grossist han kendte.

Det var nu også blevet tidspunktet for min skolestart. Jeg begyndte i første klasse på Munkebjergskolen den 1. august 1950.

Jeg fik til min fødselsdag samtidig en chance for at lufte den fine habit, jeg året før havde modtaget fra Viggo. Den var ikke typisk dansk i stilen, men det gjorde ikke så meget for den var jo fra Amerika, og på det tidspunkt, så kort efter krigens slutning var alt fra Amerika bare sagen. Og jeg tror nok den gjorde opsigt, med det mørkebrune gabardine og det lyse ternede, jeg tror ikke der fandtes en mage til i Odense. Da ejendommen Vindegade 124, hvor min far havde sit værksted skulle rives ned, fandt han et andet på Vesterbro 121. Og for at komme lettere og hurtigere frem mellem hjemmet og værkstedet, købte han i 1952 en BFC knallertmotor, som blev monteret på hans almindelige cykel og "vupti" så kunne han køre 60 km/timen.



7 års i 1950 fødselsdag iført den amerikanske habit. Foto: Privat.



Min første cykel, med min kusine Birthe på trehjuleren i 1950. Foto: Privat.

En af mine skolekammerater var Jørgen Henriksen "jønne", som også var en af lege kammeraterne fra gaden. Hans far var elinstallatør og de havde til ejendommen en kæmpe stor have, som var en legeplads for os. Hans ældre søstre, rejste rundt og optrådte på Europæiske varieteer som akrobater.

I gaden boede også familien Markuslund, som havde en skomagerforretning på Hundstrupvej. Mest kendt blev jo sønnen Keld Markuslund, som var skuespiller og senere blev kendt for sin rolle i Gustav Wieds Livsens Ondskab, hvor han spillede Tummelumsen. Jeg husker tydeligt da han i 1952 kom kørende i sin fabriksnye bil en Lloyd 300, som var med træ karrosseri og beklædt med voksdu.

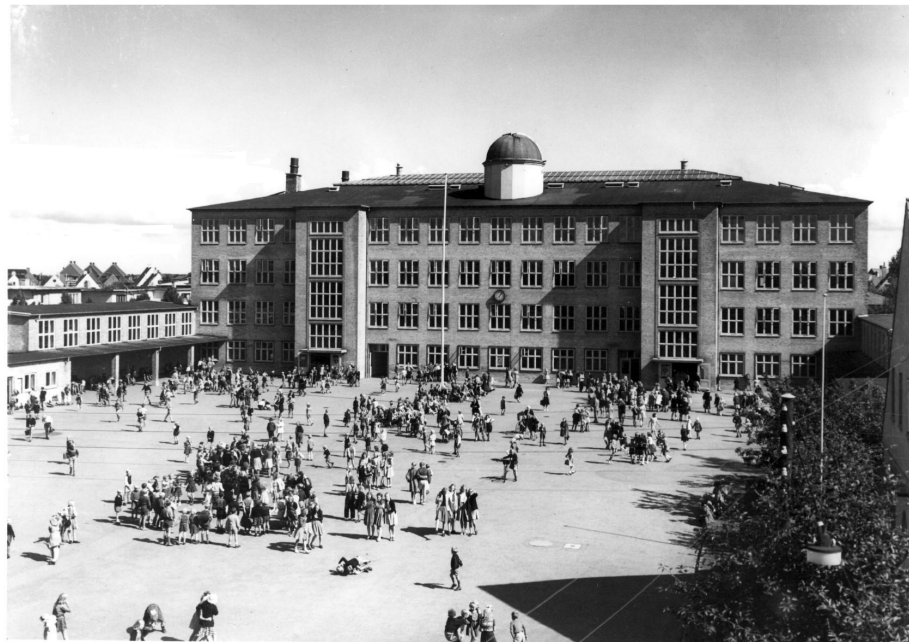
I Cirkus for 1,25 Kroner

*Gaveuddeling ved den billige Børneforestilling
i Cirkus Louis Lørdag Eftermiddag*



Der var Travlhed, da Billetsalget til Børneforestillingen i Cirkus Louis aabnede i Morges.

Udklip fra Fyens Stiftstidende i 1951, historien var den at jeg havde stået i kø for en billet, men da vi kom ind i Fyens Stiftstidenes forretning i Jernbanegade, kom jeg forbi skranken uden at få en billet og fandt mig så lidt senere ude på gaden, grædende . Det er mig der står midt i billedet lige foran avispirrullerne og jeg har min fine habit på. Fotografen der tog billedet, tog mig med ind, så jeg fik min billet.



Munkebjergskole, billedet er taget i et frikvarter. Skolegården var indrettet således at venstre side var drengegården og højre side pigegården. Kuppen på taget var et observatorium med en stjerne-kikkert Foto: Odense bys Museer.

Vi fik ret tidligt et "isskab" og en gang om ugen kom så is bilen fra Cold Stores med stang is, i vores skab kunne være en kvart stang og det kunne holde en to til tre dage. Så sidst på ugen måtte vi så på cyklen ned til Cold Stores på havnen, for at hente is til weekenden.

Jeg var nu også begyndt at hjælpe min far på værkstedet, som bydreng. Jeg hentede varer til ham. Hos hans forskellige leverandører, Carl Hassing i Vestergade for jernskruer, Thorvald Petersen i Kongensgade for træskruer og søm, Krølhårsfabrikken i Pantheonsgade for pyntesøm og Vesterbros Malerforretning for et par dåser maling.

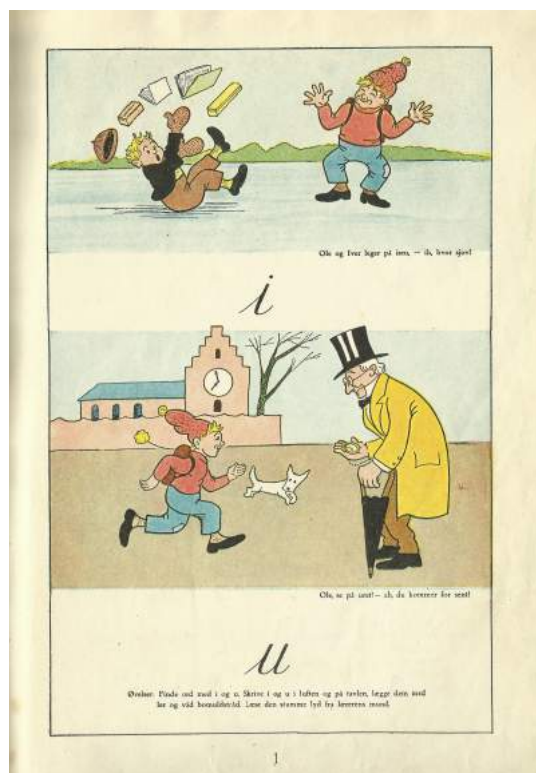
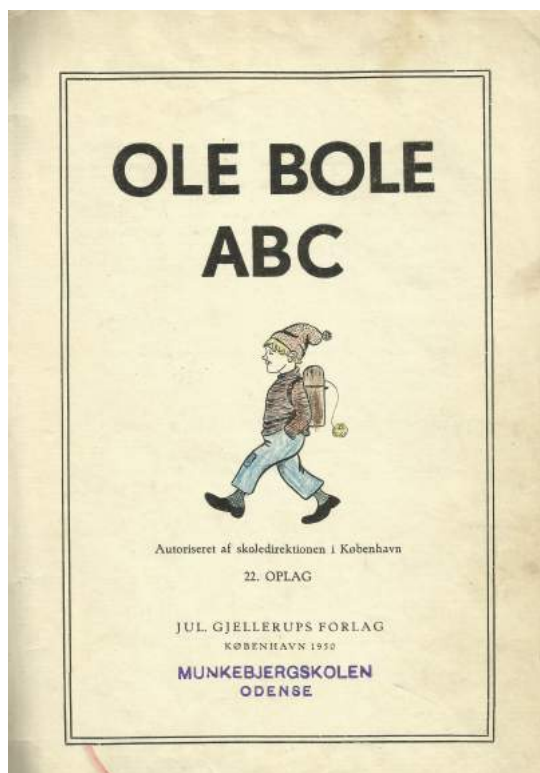
Jeg var også blevet spejder i FDF 5. Kreds ved Vor Frelsers Kirke i Ejbygade. Og vi tilbragte mange weekender i Junglehytten i Sdr. Nærå.



I FDF uniform som pilt i 1952.
Foto: Privat.



Munkebjergskolen 2. klasse 1952, vores klasselærerinde Gerda Petterson i baggrunden. Foto: Privat.



Min første læsebog, Ole Bole ABC.

I det meste af min skoletid, var sommerferierne delt mellem Holstebro og Vejle. Jeg tog toget (alene) fra Odense til Holstebro, med skift i Vejle hvor min onkel Robert så stod på banegården og sørgede for at jeg kom over i toget til Struer, som stoppede i Holstebro. Jeg boede hos min farbror Hilmar og tante Kendy og min fætter Finn, på Lindealle. Og så var vi rundt ved de andre i familien, og specielt var det spændende for os hos min faster Elly, som var smedekone i Maabjerg. En rigtig gammeldags smedie, hvor der blev skoet heste og lagt bandager på vognhjul., og så havde de lidt landbrug med et par grise og køer. Min faster Inga og onkel Thorkild havde en lille sejlbåd liggende i Struer, vi havde mange sejlture på Limfjorden og besøg på Venø. En af de oplevelser der står klart for mig var i 1954, da Det Kongelige Teater var på turne med Ludvig Holbergs Jeppe på Bjerget, med Osvald Helmuth som Jeppe. Vi så dem spille på friluftsscenen i anlægget i Holstebro.

Når den halve ferie var gået så var det ned til Vejle, hvor jeg boede hos onkel Robert og tante Elna og min fætter Bent. De boede på Ribe Landevej i et hus, næsten ned til de åbne arealer ved Vejle å. Så der var plads til at lege. Vi nød også når min onkel fortalte om sine unge dage til søs.

Når ferien var overstået, blev jeg hentet af min mor. Som så ved den lejlighed fik et par dage sammen med sine søskende.

Fyens Stiftstidnes Søren Spætte klub, var en del af vores dagligdag. Blandt andet så samlede vi på mærkater, så det var rundt til alle forretninger i byen for at bede om en mærkat, helst to for så var der noget at bytte med. Udover det, så var mange arrangementer for børn, af forskellig art. I forbindelse med børnetimen i radioen, som var hver eftermiddag, fik jeg hver uge et blad der hed Hallo Hallo, så det var muligt at følge med i udsendelserne ved hjælp af teksten og billederne i bladet.

1954 var min onkel Viggo tilbage i Danmark på Ferie, første gang (bortset fra det korte besøg i 1947) siden han rejste til USA.



Viggo ankommer til Københavns Lufthavn efter en lang rejse med SAS. Fra New York via Gander på Newfoundland, Prestwick i Skotland og Hamborg. Med et DC-7 Skymaster et fire motorenes propelfly. Foto: Privat.

Han var kun i Danmark i kort tid, da han fløj tilbage til New York var det meste af familien i København for at sige farvel til ham. For mig var det mit første besøg der, så Tivoli og andre seværdigheder skulle ses. Inden han rejste fik alle vi nevøer og niecer en gave. Min var et elektrisk Marklin tog som blev købt hos Thorngreen på Strøget



Munkebjergskolen 4. klasse 1954, vores klasselærerinde Frk. K. Nielsen i baggrunden. Foto: Privat.

Efter i 1955 at have bestået prøven til mellemskolen, og da vi skulle flytte til Vesterbro 121, hvor min far jo havde sit værksted, begyndte jeg i 1. Mellem på Vestre Skole, og skulle nu til at lære nye skolekammerater at kende.



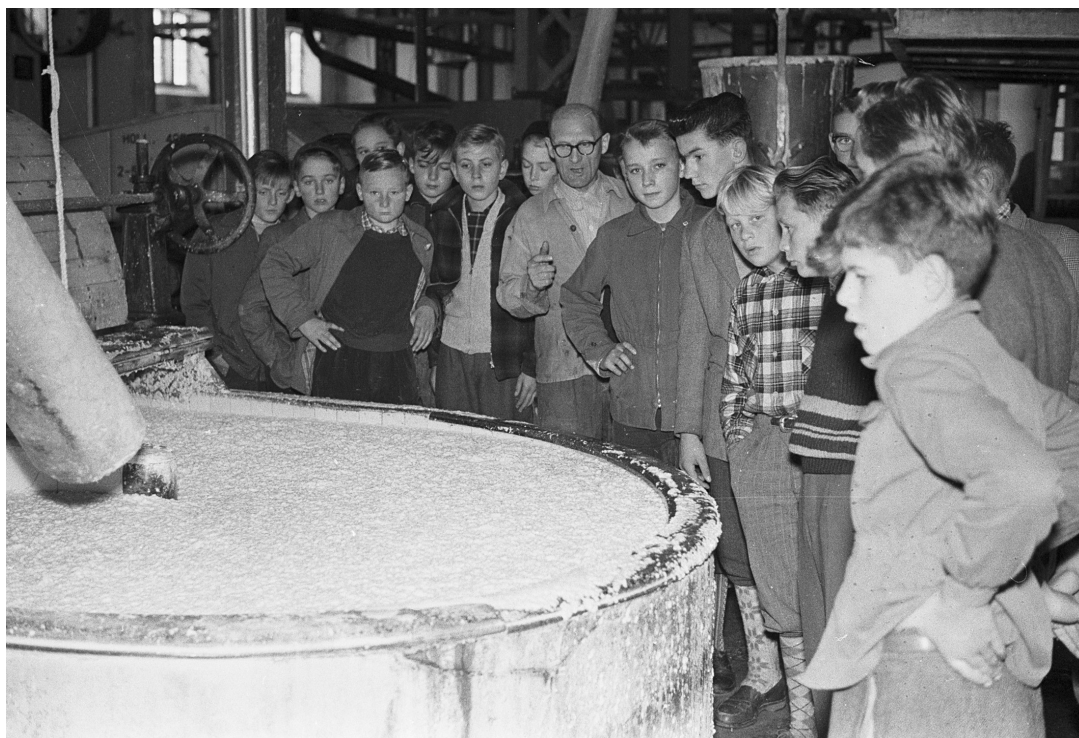
Vestre Skole. Foto: Odense bys Museer.

I 1955 var Viggo tilbage i Danmark, denne gang for et længere ophold. Da han havde et ønske om, udover jo at besøge sine søskende, at se flere af de steder i Jylland han kunne huske fra han var barn. Blev min far og han enig om at de skulle leje en bil, en Austin A40 Somersset og så køre rundt for at se stederne, og selvfølgelig også køre forbi familien. Min fars familie i Holstebro også besøgt.



Min far, mor og jeg selv ved det blæsende Vesterhav i Søndervig 1955. Foto: Privat.

Da Viggo skulle tilbage til USA, var vi igen i København for sige farvel til ham i lufthavnen når han fløj. Det blev også denne gang til et par dage og selvfølgelig et besøg i Tivoli, hvor vi var til middag på restaurant Wivex. Og Thorngreen blev også denne gang besøgt, og der blev lidt mere til Marklin toget, el-skiftespor og signaler.



Billede fra Fyens Stiftstidende 1956, avisen havde i efterårsferien arrangeret besøg på flere virksomheder i Odense, her er det Dalum Papirfabrik, jeg står lige til venstre for rundviseren.
Foto: Fyens Stiftstidendes pressefotosamling, Odense Stadsarkiv.

Min far havde fået lidt mere travlt på værkstedet, så jeg var begyndt, efter skoletid, at hjælpe ham. Men det knob lidt med at enes, jeg tror vi var lidt stædige begge to. Jeg havde tidligere haft en avisplads ved Telegramhallen i Overgade, hvor jeg om eftermiddagen hentede aviserne hos Fyens Stiftstidende, Fyns Venstreblad og Socialdemokraten, for derefter sammen med ugeblade at bringe dem ud til kunder i Overgadekvarteret. Iblant kunderne var den "kendte" damefrisør O. Assing. Så efter en tid, begyndte jeg at søge efter en eftermiddagsplads og fik den første hos Nees Bogtryk på Grønløkkevej, men han ville kun betale når der var varer at køre ud, så jeg gik på jagt efter noget andet. Nede på fragtcentralen i Pantheonsgade, traf jeg en der kørte hos Trikotagegroser Vestergård i Fjordsgade, og som skulle have en heldags "svajerplads", så jeg arvede pladsen efter ham. Og så kørte jeg i nogle år, rundt for dem. Nogle rigtige rare mennesker og en god løn. Kunderne var små købmandsforretninger over hele fyn, så det var mange men små kunder og derved jo også mange og små pakker. Det kunne være et par sokker og et par nøgler strikægarn fra Hjertegarn og Odense Strømpefabrik på Filosofgangen. Jeg fik også selv et lille forretning ud af det, idet jeg skaffede sokker og andet til mine kammerater og derved tjente en lille skilling.



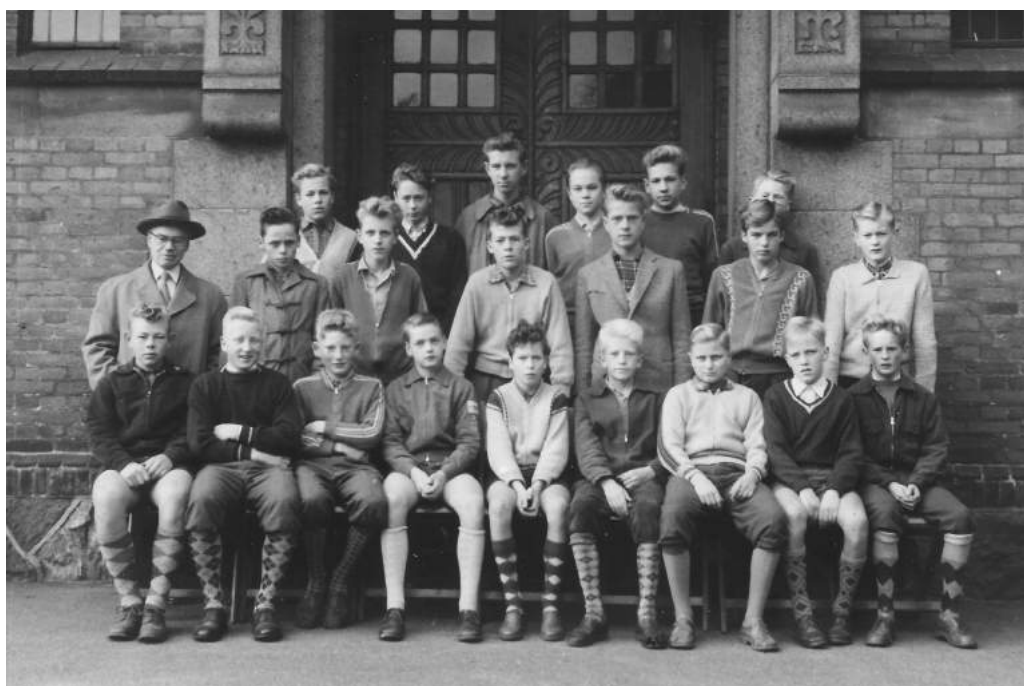
Tidstypisk foto fra Tivoli i København i 1950erne. Man kunne blive fotograferet i alle mulige situationer, her er jeg som general. Foto: Privat.

Tiden gik nu med skolegangen, sammen med de nye skolekammerater. Samt jo også nye lærere, hvoraf de fleste var rigtig flinke men der var sandelig også nogle rigtige "bisser" imellem.



Vestre Skole 1. mellem i 1956, vores klasselærer Peter Andersen i baggrunden. Foto: Privat.

Tiden for konfirmationen nærmede sig også, så der var konfirmationsforberedelse i Ansgar Kirke, med sognepræst Hansen.



Drengeforberedelsesholdet til konfirmation Ansgars Kirke 1957. Foto: Privat.



Mine forældre og jeg på konfirmationsdagen 13. oktober 1957. Foto: Privat.

J. L. Christensen
Den almægtige Gud, vor Herres Jesu
Krisi Fader, som for din bar an-
laget dig til sit barn i den hellige
dåb og gjort dig til arving til det
enige liv, har styrke og ophol-
de dig i din dåbs måde

Konfirmationsverset, som jeg
fremsagde i kirken.



Ansgars Kirke, bygget i 1902, og var da den første kirke bygget
i Odense siden middelalderen. Foto: Privat.



Udklip fra Fyens Stiftstidende visende Vesterbro 121 og 119 i forbindelse med en udvidelse af Vestre Stationsvej, hvor hjørneejendommen no.119 skulle rives ned. Varevognen en Bradford foran huset, var min fars første varevogn.

Min far havde i slutningen af 1950'erne udvidet, således at han nu var begyndt at producere dukkevogne. Og var gået fra trækasser til stålkasser og fra nittede understel til svejste. Metoder han alle havde lært sig selv. Han havde også fået et par ansatte.



Vestre Skole 3. Mellem 1958, jeg selv står lige til højre for Overlærer Andersen Foto: Privat.

Kort før mellemskoleeksamen i 1959, var vi på en klasse tur til Tyskland, min første udenlandsrejse.

Turen gik med tog fra Odense til Frankfurt an Main og videre til Rudesheim og med flodskib ad Rhinen til St. Goar, med udflugt blandt andet til Köln, og videre til Hamburg og så hjem. Selvom vi nu var i 1959, så kunne man stadig rundt omkring se sårene fra krigen.



4. Mellem fotograferet på Niederwald Denkmal, på vores tysklandstur. Foto: Privat.

BEVIS
FOR
MELLEMSKOLEEKSAMEN

(Eksaminandets fulde navn): *Jb Christensen*

født den *16. april 1943*

fødestad *Odense*
eller
sogn eller herred

har i eksamensterminen *maj-juni 1959* som elev i
Vestre Skole, Odense

bestået mellemskoleeksamen.

(Sted og datum for underskrift): *Vestre Skole, Odense, 25/6-59*

(Underskrift af skolens leder): *Sigfr. Christensen*



De af eleven opnåede karakterer findes anført omstænde.

Løbenr. 32 Lin. 08.20.10



Skoletiden er slut og vi er nu klar til at træde ud i livet, i hvert fald var Bent Lærke og jeg klar, med stråhat og stok. Foto: Privat.

1960erne.

Læretiden på Maskinfabrikken SIO.



Fabriksanlægget på Lumbyvej 50-52 Odense. Foto: SIO

Jeg ville egentlig have været tømrer, men efter at have talt med et par tømrermestre min far kendte, måtte jeg opgive denne drøm de synes begge at jeg var lidt for "klein" for tømrerfaget.

Det blev så maskinarbejderfaget, og det blev på SIO, fordi min far kendte Svend Åge Olsen som var overværkfører (han var for øvrigt broder til ejeren Sigurd Ingemann Olsen). Min far kendte ham fra krigens tid, hvor han medens han havde cykelværksted på Damhusvej, havde solgt ham et par cykler.

SIO var en maskinfabrik der producerede maskiner til vulkanisering af slidbaner på dæk. Det var en typisk mellemstor dansk familieejet virksomhed i jernindustrien. Det typiske lå i, at man selv konstruerede maskinerne, opsvejste og bearbejdede emnerne, for derefter at montere det sammen med indkøbte komponenter og dele, til en funktionsdygtig maskine.

Maskinerne var standardtyper som man solgte direkte selv, eller gennem agenter. Jeg startede som man gjorde dengang som arbejdsdreng, men ikke på værkstedet, men på kontoret. Hvor jeg udover intern postgang flere gange daglig på hele fabrikken, tog lustryk, fotokopier samt tegnede simple arbejdstegninger

Efter nogle måneder startede jeg så, i mesterlære, som maskinarbejderlærling, sammen med Erik Stage Pedersen.

Lønnen var første læreår 37,80 kr. om ugen med en arbejdstid på 45 timer. Dengang blev lønnen udbetalt i kontanter, så hver torsdag stillede vi op i en lang række og fik udleveret vores løn pose.

Smedien.

Det første halvandet år lærte vi smedefaget, jeg kom til at lære under Karl Rasmussen, en meget karismatisk person.

Karl havde været fremtrædende medlem af det kommunistiske parti i Odense og havde efter at være arresteret af tyskerne, under krigen, tilbragt en tid i Frøslev lejren. Men han adskilte sig fra de andre svende, ved at have pædagogiske evner, og så var han en stor ynder af kammermusik. Ja, han spillede sågar selv violin i et amatørkammerorkester.

Karl havde den holdning at det var drengene der skulle lære. Derfor var det hos ham mere eller mindre drengene der lavede "svendearbejdet" og ham der var holde ved mand. For som han sagde, det er sku drengene der skal lære.

Jeg husker tydeligt da jeg ville lave en tagbagebærer til min fars nye bil en, en Lloyd Alexander TS, og da jeg spurgte ham om han ville svejse den, var svaret nej. Men jeg vil lære dig at autogensvejse og hjælpe dig med at lave den.

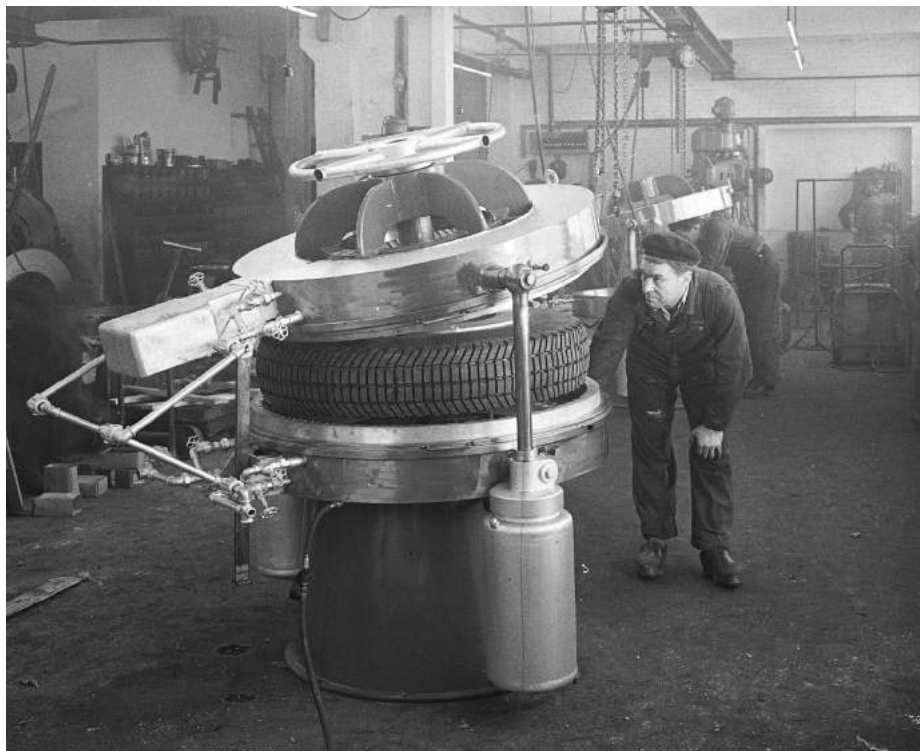
Så drengene der havde arbejdet under ham, var de bedst stillede da tiden i smedien var færdig og vi skulle videre i uddannelsen.

Karl lærte mig at du må aldrig indrømme overfor dig selv og til dels andre, at du ikke kan klare en opgave, det er bare at klø på, så går det nok.

Han var den man under den resterende del af læretiden, søgte tilbage til, hvis man havde et problem af en eller anden art.

Montagen.

Det næste år foregik i montagen, hvor jeg kom til at lære under Johannes Frederiksen, han havde samme indstilling at det var drengene der skulle lære.



Johannes Frederiksen ved en helcirkelform type M4. Foto: Odense bys museer.

I starten monterede vi helcirkelforme af den nye M-type, hvor i modsætning til den gamle H-type, alle hjælpefunktioner var indbygget i maskinen.

Men SIO var i den periode inde i en stor udvikling, med nye automatiske raspemaskiner og gummipålægningsmaskiner, som fjernede en stor del af det hårde fysiske arbejde fra vulkanisørerne.

Helcirkelformen gik fra typen M0, beregnet for scooterdæk, til en M10 til dæk på godt to meter i diameter, beregnet for store køretøjer i de åbne miner f.eks. i Sydafrika. I denne periode var jeg også på et par udenlandsrejser.

Den første gik til Liverpool i England, hvor jeg sammen med Svend, skulle over for at se på en M7 maskine (en maskine beregnet for traktordæk). Svend kunne snakke fynsk og jeg skoleengelsk, men det gik.

Senere var jeg med i Hannover, for at være med til at stille maskiner op på SIO,s stand på messen. Dengang var maskinerne tilsluttet med damp og luft, så man på standen kunne stå og vulkanisere dæk.



SIOs stand på Hannover messen. Foto: SIO

En af de store udviklinger var som sagt den automatiske raspemaskine. Den første udgave blev konstrueret af Klausbo. Maskinen blev aldrig, på grund af tidsnød, afprøvet på fabrikken. Men blev kørt direkte til Hannover.

Ingeman Olsen skulle så ned og foran pressen og andre interesserede, raspe det første dæk. Men det gik galt, maskinen kunne ikke holde dækket fast, så det sprang af og røg gennem hallen. Det viste sig at Klausbo ikke var maskiningeniør, men bygningskonstruktør, så hans karriere på SIO var kort. Han startede senere en go kart bane i Søndersø.

Der blev så udviklet en ny type, og vi min lærekammerat Niels Henning Olsen og jeg blev sammen med Johannes Frederiksen flyttet ned i et nyt værksted i gården, for at montere dem.

Efter knapt halvandet år, som var lærerige og spændende. Var det tid for at komme videre i uddannelsen, tiden for svendeprøven nærmede sig.

Johannes var den mere bløde og rare, som lærte mig ydmyghed overfor opgaven og andre mennesker.

Maskinværkstedet.

Det var nu tid for at lære det, hele svendeprøven gik ud på. Næmlig betjening af de forskellige værktøjsmaskiner: drejebænke - fræsere osv.

Men det var nu noget af en omvæltning, fra at komme fra at være mere eller mindre beskyttet i en større gruppe, var man nu sig selv og i princippet kun havde sig selv at stole på.

Det var, jo faktisk sådan at svendene ved maskinerne ved siden af os, skulle hjælpe os. Men de var jo på akkord, og de fik ikke kompensation for den tid de brugte, så de var ikke altid lige villige.

Vi havde dog en god værktørfører Wang Pedersen, kaldet Krølle, han var flink til at hjælpe

Så der gik et år med at lære betjeningen af maskinerne, jeg fik en ny Meuser drejebænk. Som jeg senere lavede en stor del af min svendeprøve på.

Vi havde normalt små serier af emner til bearbejdning, fra 1-10 stykker. Men engang om året skulle der fræses låsepaler og det var 1000 stykker og så var der fem operationer på hver. Jeg var startet på sådan en serie, og fik så blindtarmsbetændelse og måtte på sygehuset og opereres. Og efter en tid hjemme, så var det jo tilbage til arbejdet. Efter de, fire uger, troede jeg at en af mine lærekammerater havde færdiggjort arbejdet. Men "tak" de 1000 paler lå og ventede på mig.

Teknisk skole.

Under hele læretiden, gik vi hver vinter fra september til april på aftenskole.

De første år på Bolbro Skole og derefter på Teknisk Skole i Allegade. Min sidekammerat under hele skoletiden var Niels Henning Olsen, som var søn af Svend Åge Olsen (han blev senere direktør for Odense Tekniske Skole).

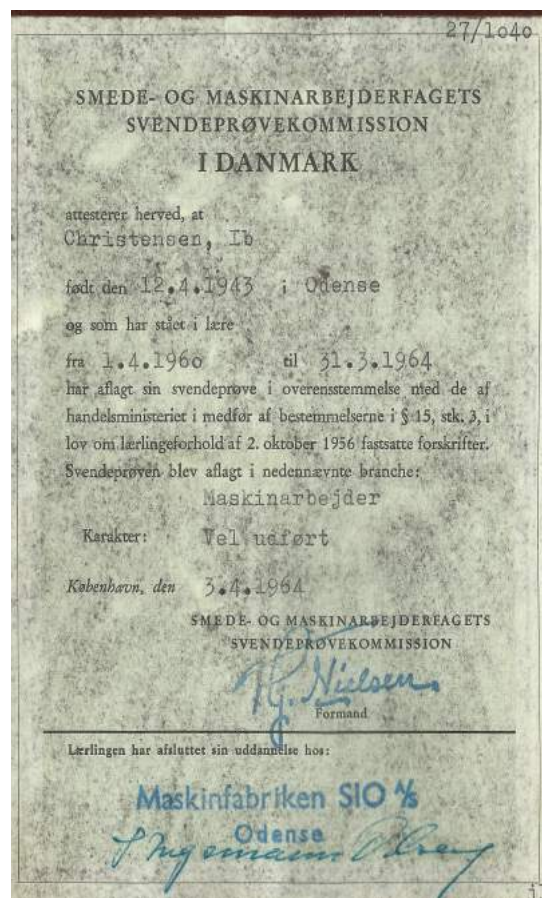
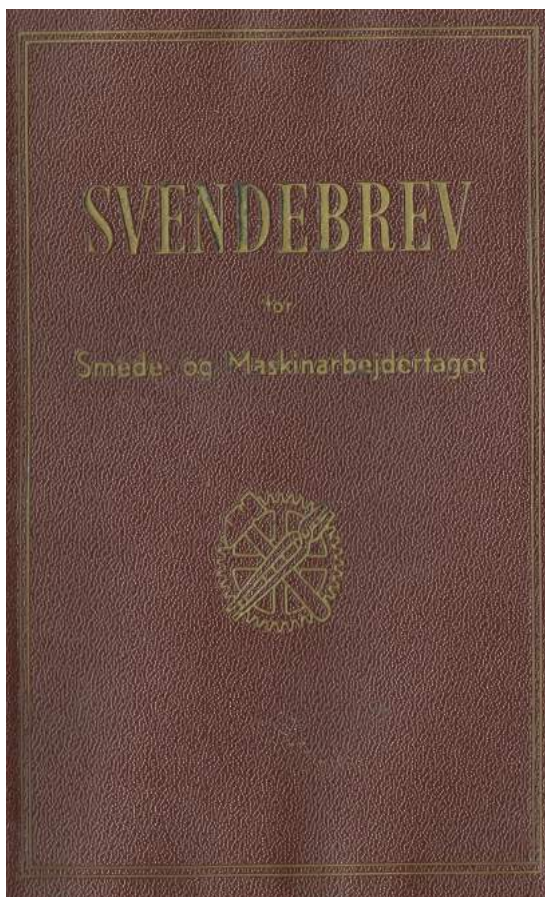
Svendeprøven.

Jeg valgte at lave en enkelt stålholder. Udover de vante operationer på værktøjsmaskinerne, var der en stor del filearbejde, indvendige og udvendige rundinger.

Svendestykket blev af skuemestrene bedømt til "vel udført" og den 31 marts 1964, kunne så kalde mig, som man sagde den gang "maskinarbejder med tryk på bajer".



Svendestykket, en enkelt stålholder, for en drejebænk. Foto: Privat.



Ungsvend.

Efter min udlæring, havde jeg en måneds tid før jeg skulle ind og aftjene min værnepligt. Jeg stod i den periode for montagen af den nyeste maskintype, en dobbelt fuldautomatisk helcirkelforn. Hvori alle funktionerne var indbygget i maskinen.

En tredje person som kom til at betyde meget for mig var Arne Høgslund, et af de rareste og reelleste mennesker jeg har mødt. Han var på tegnestuen, da jeg startede på SIO og blev senere driftsingeniør.

Han lærte mig det barske og det at tage en beslutning og stå ved den.

Jeg er overbevist om at de tre personer, som var med til at præge mig gennem min læretid, har efterladt nogle af deres egenskaber i mig.

SØNDAG Fyens Stiftstidende **LOSSALGSPRIS**
 191. AARGANG NR. 49 Hverdag 40 øre, søndag 60 øre
 Onsdag morgen 18. febr. 1962 Oprettelse nr. 3772 ved kgl. privilegium

Katastrofe rammer den tyske Nordsø-kyst: Over 50 druknet - Titusinder er hjemløse

Værste stormflod i hundrede år i Hamburg- og Bremen-omraaderne

Titusinder af hjemløse, talrige døde og saarede, sønderbrudte diger og oversvømmede landskaber er det hidtidige resultat af den største oversvømmelseskatastrofe, som har ramt den tyske nordsøskyst i de sidste hundrede år. Alene i Slesvig-Holsten, der i eftermiddags blev erklæret for nødramme, er 6000 personer blevet evakueret fra trede kystomraader ved den oprørte Nordsø.

Ogsaa Holland og England ramt

Det samlede antal døde i Hamburg og Bremen blev i dag opgivet til over 50, men situationen er saa forværret, at mange personer godt kan være blevet ræset med vandmasserne og druknet, uden at det er kommet til myndighedernes kundskab. Redicestationer i land har opløst nødsignaler fra 15 fartøjer i den stormpiskede Nordsø, og i Berlin udelede stormen et del af skillelinien mellem den østlige og vestlige sektor.

I Kiel holdes den særlige katastrofe- og katastrofeundersøgelser af Hans Holten i København, der har været i dag, at omkring 11.000 sølde af deres redde til katastrofeomraaderne.

I København har omkring 100.000 mennesker været i søen, og i Bremen udløst katastrofeundersøgelser af Hans Holten i København, der har været i dag, at omkring 11.000 sølde af deres redde til katastrofeomraaderne.

Orkan over Zugspitze
 I Bayern har orkanen haft alle dets værste følger af 100 år, og omkring 100 personer er blevet dræbt. I Bayern har orkanen haft alle dets værste følger af 100 år, og omkring 100 personer er blevet dræbt.

Overvømmelser i Slesvig-Holsten
 Længst Slesvig-Holstens kyst er katastrofen alvorlig. I den vestlige del af kysten er omkring 100.000 mennesker blevet evakueret. I den østlige del af kysten er omkring 100.000 mennesker blevet evakueret.

Vejret
 Stormens uforudsigelige udvikling og den store mængde nedbør har gjort det svært at forudsige stormens udvikling. I dag er der en stor mængde nedbør, og det forventes, at stormen vil fortsætte i de kommende dage.

15 skibe er i kamp paa det oprørte Vesterhav

Stormen har lukket bjærgningsstøtterne inde i havnene ved den hollandske kyst og ved den svenske Østersø-kyst. Febrilsk indsats paa Vesterhavet

Plens skibe, overvældende danks, er i store eller mindre omfang kommet i havne. I Vesterhavet er omkring 15 skibe i kamp. Stormen har lukket bjærgningsstøtterne inde i havnene ved den hollandske kyst og ved den svenske Østersø-kyst. Febrilsk indsats paa Vesterhavet.

Ny storm sikkert uden om Danmark

En ny storm er på vej mod den danske kyst, men den er på vej uden om Danmark. Stormen er på vej mod den danske kyst, men den er på vej uden om Danmark.

Følgerkatter synderlige

Stormens følger er synderlige. Mange katter er blevet dræbt, og mange andre er blevet såret. Stormens følger er synderlige.

Staden væltede besætningen sølt

I en af de store byer er byen væltet, og besætningen er sølt. Stormen har væltet byen, og besætningen er sølt.

Manus-digt genopbrudt

En gammel manus-digt er blevet genopbrudt. Stormen har ødelagt manuskriptet, og det er blevet genopbrudt.

Rudolf oversvømmet

Rudolf er blevet oversvømmet. Stormen har oversvømmet Rudolf, og det er blevet en katastrofe.

Staden væltede besætningen sølt

I en af de store byer er byen væltet, og besætningen er sølt. Stormen har væltet byen, og besætningen er sølt.

Fyens Stiftstidende

Fyens Stiftstidende er et af de største aviser i Danmark. Det er et af de største aviser i Danmark.



En af de store stykker af træ, der er blevet ødelagt af stormfloden ved Nordsø-kysten.

Odense-hjælp til Hamburg og Sønderjyllandskysten

Katstøtomateriel og fremmed i fuld fart til Hamburg fra Falck i Odense. 30.000 fynske søkke til sikring af Romo-dæmningen

Stormen der i det sidste par dogn har hærget Nord-europa, synes i alles at skulle miste sin brod, men i de katastrofemæssige områder i Nordtyskland og ved de katastrofede kyststrøgning ved den sønderjydske vestkyst rudes man sig intensivt til en ny farlig situation i nat, naar bølgen paa sin vilje blive afløst af flod. I Hamburg bød man i gaar eftermiddags om hurtig hjælp fra Danmark og fra Falck i Odense atsendes i hast en katastrofevogn med materiel og baad samt fire flokke og en ambulance til Hamburg for at bistaa ved oversvømmelsesulykkene.

Stormen der i det sidste par dogn har hærget Nord-europa, synes i alles at skulle miste sin brod, men i de katastrofemæssige områder i Nordtyskland og ved de katastrofede kyststrøgning ved den sønderjydske vestkyst rudes man sig intensivt til en ny farlig situation i nat, naar bølgen paa sin vilje blive afløst af flod. I Hamburg bød man i gaar eftermiddags om hurtig hjælp fra Danmark og fra Falck i Odense atsendes i hast en katastrofevogn med materiel og baad samt fire flokke og en ambulance til Hamburg for at bistaa ved oversvømmelsesulykkene.

Stormen der i det sidste par dogn har hærget Nord-europa, synes i alles at skulle miste sin brod, men i de katastrofemæssige områder i Nordtyskland og ved de katastrofede kyststrøgning ved den sønderjydske vestkyst rudes man sig intensivt til en ny farlig situation i nat, naar bølgen paa sin vilje blive afløst af flod. I Hamburg bød man i gaar eftermiddags om hurtig hjælp fra Danmark og fra Falck i Odense atsendes i hast en katastrofevogn med materiel og baad samt fire flokke og en ambulance til Hamburg for at bistaa ved oversvømmelsesulykkene.

Stormen der i det sidste par dogn har hærget Nord-europa, synes i alles at skulle miste sin brod, men i de katastrofemæssige områder i Nordtyskland og ved de katastrofede kyststrøgning ved den sønderjydske vestkyst rudes man sig intensivt til en ny farlig situation i nat, naar bølgen paa sin vilje blive afløst af flod. I Hamburg bød man i gaar eftermiddags om hurtig hjælp fra Danmark og fra Falck i Odense atsendes i hast en katastrofevogn med materiel og baad samt fire flokke og en ambulance til Hamburg for at bistaa ved oversvømmelsesulykkene.

Forsiden af Fyens Stiftstidende, søndag 18. Februar 1962. Det er mig til højre i billedet, der er ved at kravle op i lastbilen.

Lørdag morgen den 17. Februar, da jeg var over på Kildemosevej, hvor vi havde en garage. Der mødte jeg DSB vognmanden Jesper Hansen & søn, der skulle af sted med tre lastbiler, læsset med sække, til Sønderjylland. Jeg kom med den første, og dermed også på avisens forside.

Vi kørte til Skærbæk, hvor sækkene blev læsset af. Og derefter kørte vi i pendulfart ud til Rømø dæmningen, hvor de nu af civilforsvaret sandfyldte sække, blev brugt til at lukke et begyndende dæmningsbrud.



De sidste sække lægges op i lastbilen, jeg står til højre i kedeldragt. Foto: Ib A. Jensen.

Værnepligten.

Min værnepligt blev aftjent som menig ved Sjællandske Ingeniørregiment i Farum. Det var lidt af et kulturchok for en fynbo at komme til Nordsjælland og for den sags skyld til "Københavnstrup". Vi var i kompagniet kun tre mand som kom vest fra Store Bælt, resten var sjællændere og københavnere.

Efter at have modtaget sit soldatenummer, for mit vedkommende 624264, pakket sit civile tøj i en papkasse, og sendt det hjem over fra soldaterhjemmet. Gik vi i gang med rekrutuddannelsen.

Vi tre fra "provinsen" var mig og en fra Hvide Sande samt Hans Georg Møller fra Åbenrå. (han blev senere kendt fra Danmarks Radios fjernsyn som GORM, hvor han var med til at lave mange populære udsendelser).

Det var ikke særligt sjovt at være stueformand på en 21 mands stue, hvoraf de fleste jo var "københavnere", og de var aldeles ligeglade med stue turs lister. Så Gorm og jeg har mange gange måtte gøre stuen, samt den del af gangen vi havde ansvar for, rent alene.

Da vi dengang lå i beredskab 50/50, og da jeg jo ikke kunne komme hjem jævnligt, ja det var nærmest kun når der kunne fås en forlænget weekend. Fik jeg en tjans med at vise film for beredskabsvagten, et par gange om ugen, samt i de weekender hvor jeg ikke var hjemme. Det varmede også på økonomien, idet jeg fik 5 kroner pr. filmvisning og med en ugeløn på 21 kroner, var det et godt tilskud.



Filmoperatøren, filmfremviseren var en 16 mm og lydsporet blev kørt over en båndoptager.
Foto: Privat.

Alt for jo heldigvis en slutning og det gjorde soldatertiden også. Så den sidste weekend for hjemsendelsen, hentede vi vores civile tøj. Denne gang dog pakket i en plastikpose, så "krutterne" kunne se at her kom en "ægte basse"

Værnepligten var dengang en del af en ung mands liv. Man prøvede at komme hjemmefra og man lærte at indordne sig i en stor gruppe og adlyde en ordre.

Sejltid i Mærsk, fra assistent til mester.

Årene 1965 til 1973.

Min tid som maskinofficer i Rederiet A.P.Møller, først som ueksamineret maskinasistent og senere efter at have bestået maskinmestereksamen på Odense Maskinmesterskole, som maskinmester.

Dagligdagen og oplevelser ombord i forskellige Mærsk skibe.

En enkelt udmønstring og så i land -- det var planen.



Leda Mærsk var bygget på Odense Stålskibsværft og afleveret i 1957. Hovedmaskinen var en ottecyldret 2-takter fra B&W. Stykgodsskibet på godt 12.000 t.dv. sejlede 17,5 knob. Som det var normalt for stykgodsskibe på den tid, var Leda Mærsk også indrettet med passagerer kamre seks i alt. Foto: Jørn Albjerg.

Grunden til at jeg i det hele taget kom ud at sejle var nok to ting. Et par morbrødre, hvoraf den ene, Viggo, kom til USA lige før krigen. I starten af krigen sejlede han med alm. handelsskibe blandt andet i konvoj på Nordatlanten og blev da torpederet et par gange. Han endte derefter i US Navy som juniorløjtnant, Viggo blev i USA, og jeg besøgte ham flere gange i hans hjem i New York.

Den anden morbror, Robert, sejlede blandt andet som fyrbøder i A.P.Møller i slutningen af trediverne.

Endelig var der jo også nogle gamle lærekammerater fra Maskinfabrikken SIO, hvor jeg havde lært som maskinarbejder, der, når de besøgte os på fabrikken, kunne fortælle om den store og fremmedartede verden. Dengang var det ikke så almindeligt at folk rejste til for eksempel USA eller Japan.

På det tidspunkt var der også mulighed for "eventyr" for en ung maskinarbejder, idet der på alle større skibe var fem ueksaminerede maskinassistenter, ud af de 14 mand der var i maskinen.

Og der var mulighed for en på "opleveren", da man jo havde god tid i havn og kom på mange små pladser.

Til Genoa i bus.

Efter samtale hos A.P.Møller på Kgs. Nytorv 8 blev jeg ansat som maskinassistent. Så da jeg var færdig som soldat mønstrede jeg ud i mit første skib, som var "Leda Mærsk".

Det skulle egentlig have været det første og eneste. Idet jeg i bund og grund egentlig kun var ude efter at opleve lidt af verden.

Men sådan gik det ikke, og jeg blev hængende en del år.

Ved påmønstringen skulle jeg møde på Københavns hovedbanegård, hvorfra vi med bus, fra firmaet Gundorf & sønner, skulle køre til Genoa i Italien.

Her stiftede jeg for første gang bekendtskab med de forskellige typer, der sejlede til søs. Lige fra garvede matroser og motormænd, over styrmænd til ældre assistenter, alle med en del år bag sig. Og så var vi et par unge assistenter, der skulle ud for første gang, vi sad "måbende" og hørte på deres fortællinger om "dengang jeg var i Effe osv. osv. osv. " Og den fik ikke for lidt.

Vi kørte sydpå med den første overnatning i Hamburg, derfra til Innsbruck for på tredje dagen at ankomme til Genoa.

Tour-de-waterfront.

Da Leda Mærsk ikke var ankommet endnu og først ville komme et par dage senere, blev vi indlogeret på hotel. Og så skulle Genoa besigtiges og nej, det var ikke de normale turistseværdigheder, der blev besøgt, men "waterfronten" og værtshusene og da specielt Zanzibar.

Efter et par dage kom Leda, og om aftenen kom besætningen op på Zanzibar. Jan Smith, elektrikeren, kom i øl snak med en lille mand i sin bedste alder. Jan fik forklaret ham, hvor skabet skulle stå både i land og ikke mindst nede ombord.

Da vi næste morgen mønstrede, var han en af de første vi mødte, og han viste sig at være Maskinchefen Kjærsgård Andersen også kaldet "Bøllebørge" eller "Uldjyden". Skipperen var Otto F. Caroc, også kaldet "Karotten".

Fartsområdet var det, der hed jorden - rundt - farten.

På vej mod Amerika.

Vi afsejlede fra Genoa mod Halifax på Nova Scotia. Jeg var sat på 4-8 vagten sammen med 1. Mester Leo Amelung fra "Mittelspeed" (på dansk Middelfart).

Under rejsen over Atlanten fortsatte Jan og chiefen deres øl snak, først i assistentmessen og senere på chiefens kammer.

Kl. 7 om morgenen, når elektrikeren skulle tørne til, fulgte chiefen ham ind på maskintoppen og derefter gik han ind på sit kammer, låste døren og knaldede branderten ud. Elektrikeren, som chiefen jo troede ville være på arbejde hele dagen, gik over på kokkens kammer og knaldede sin brandert ud der. Det stod på et par dage, inden chiefen fandt ud af, hvad der skete. Derefter lod han elektrikeren i fred, i hvert fald når det gjaldt konsumering af øl i store mængder.

Efter Halifax var næste havn New York. Jeg havde glædet mig til at komme til New York, idet jeg jo havde familie der, min tidligere omtalte morbroder Viggo.

Han kom ned og hentede mig for at tage mig med over til Staten Island, hvor han boede hos et ældre ægtepar, Jackson, som var han en søn af huset.

De havde under krigen givet ham et familiært fristed, og det fortsatte indtil deres død.

Evig fest på Pats bar.

På vej op til undergrundsstationen på Atlantic Avenue, passerede vi et værtshus, der hed Monteus Bar. Det viste sig til min onkels overraskelse, at han og bartenderen kendte hinanden. De var som letmatroser på et norsk skib sammen kommet til USA i 1939.

For besætningerne på Mærsk skibene var havnearbejder værtshuset Pats Bar stamværtshuset i New York. Det lå lige uden for Pier 11s gate. Alt startede der, og der er drukket mange frokostbajere, især var der gang i den, når der var op til flere Mærsk både ved kajen.

Jeg havde et par fridage, og så Viggo og jeg sammen lidt af New York, blandt andet selvfølgelig Empire State Building, som på det tidspunkt, med sine 381 meter, var en af de højeste bygninger i verden.



Lidt sightseeing blev det tid til i New York, her fotograferet ved Rockefeller Center. Foto: Privat

På vej mod østen.

Efter New York var det Boston, derefter Philadelphia og så Savannah i Georgia og så videre ned til Panama. Inden vi gik igennem Panama Kanalen, skulle der bunkres i Cristobal, og så var det en tur op på "horekasserne", hvoraf Samba Bar nok var den mest kendte.

Det at sejle gennem Panama Kanalen første gang var en stor oplevelse. Derefter videre op til Los Angeles og San Francisco. Efter USA fortsatte rejsen over Stillehavet til Manila på Filippinerne og første smag på Østen.

Der gik det løs med San Miquel øl eller Tanduyarom på Sally Bums og Pissekroen der lå lige udenfor gaten. Vi var derefter rundt på flere pladser på Filippinerne blandt andet i Zamboanga, hvor vi lastede palmeolie i vores højtanke. Og efter endnu et par små pladser kom vi til Cebu, der for søfolk nok er et af de mest kendte steder.

Her lå værtshusene kun en spytklat fra kajen, idet de lå inde i pakhuset.

Efter en uges tid rundt på øerne var det dejligt at komme til søs igen på vej mod den næste udfordring, Bangkok. Det gav også tid til at få repareret helbredet, specielt maven.

Bangkok-piger i både.

Ved ankomst til Bangkok måtte vi normalt vente et par dage ude i bugten, før lodsens kom og ved højvande tog os ind over barren og op af Phraya-floden op til Klong Toi. Undervejs op ad floden blev vi mødt af piger i hurtiggående motorbåde, som skulle høre om de havde "bekendte" ombord. Og så snart det var muligt, blev "kusselejderen" sat ude agter og de kravlede ombord. Festen var startet.



Mosquito Bar i Bangkok var et fast holdepunkt for Mærsk-sejlerne. Foto: Privat.

Mosquito Bar var eksklusivt område for “deepwatersejlerne” fra Mærsk. “snesejlerne” fra ØK holdt til på Venus Bar lidt længere oppe af gaden. En dag på Mosquito Bar startede med at de af besætningen, der havde fri om morgenen vandrede derop, medbringende “skorstenen”.



Fra ophold i Bangkok fra venstre Erik, “Marstal”, en af Mosquito Bars piger, en nordmand og jeg selv.
Foto: Privat.

“Skorstenen” med.

“Skorstenen” var en kopi af en Mærsk-skorsten, der rummede ca. 10 liter og med en taphane i siden. Den blev så fyldt med nogle flasker Monkeyshine, som er den lokalt bryggede og kortvarigt lagrede whisky blev kaldt, og en del colaer.

Det hele blev så smagt til med en sok eller en pistøffel, og så var der klar til festen. I løbet af dagen, når andre kom til, skulle de så enten give et par flasker eller noget andet smagfuldt. Hen under aften flyttede festen så op på første sal på Mosquito Bars "natklub"

En svømmetur i poolen samt lidt afslapning og spisning foregik i Mariners Klub, som lå lige ved siden af Mosquito Bar.

Der blev dog også i Bangkok lidt tid til sightseeing: Flydende marked og templer. Efter fem-seks dage i Bangkok var helbredet klar til, at vi skulle sejle videre. Så efter at være udlosset og derefter lastet med en del teaktræs logs på dækket, var vi på vej videre over det Syd kinesiske hav mod Singapore.

I Singapore lå havnen lige ved Anson Road, der var en vej med grøfter i begge sider. (Anson Road eksisterer fortsat, men er nu en sekssporet motortrafikgade, der fører lige ind i containerhavnen.)

Lige uden for gaten lå Union Bar, hvor folk kom i dagtimerne, for hen under aften at rykke hen på Ritz Bar. De lidt mere "hellige" kom i den Danske Sømandskirke.

Bugis Street.

Når natten faldt på, så rykkede man op i Bugis Street, hvor "damerne" ikke var damer men gik på herretoiletet. De var det, man lokalt benævnte "Billy boys". Men i Singapore blev der også tid til lidt sightseeing, blandt andet Tiger Balm Garden og en Singapore sling på Raffles Hotel, medens man sad og betragtede cricketspillet. Når vi lå på strømmen i Singapore, blev vi sejlet ind til Clifford Pier, en shorebådsstation som dengang lå centralt i byen. Lige overfor lå det store handelsmarked og ikke at forglemme Cellar Bar.

Når vi lå på strømmen, bestod underholdningen i, at vi fik besøg af "sodavandspijerne", der officielt sejlede ud til skibene for at handle. Deres handelsvarer var imidlertid af den mere kødelige slags.

Efter Singapore var det over til Indonesien til Djakarta på Java. Der var gang i den oppe på Radiobar. Hvis man havde gaflet et par nylonkjorter fra lasten og solgt dem, så var der til en aften. På den tid var inflationen så stor, at man for 10 Singapore Dollars kunne få 50.000 rupees og senere samme aften 90.000 rupees.

Latex i højtankene.

Efter Djakarta fortsatte rejsen rundt på de andre øer, til Bali og på Sumatra flere pladser som Padang, Belawan, Palembang og andre mindre pladser, hvor vi lastede rågummi i baller, krydderier og flydende latex i højtankene.

På Indonesien, så vidt jeg husker, var det i Padang, havde jeg mit første og eneste bekendtskab med euforiserende stoffer. På vej op i byen traf jeg et par af matroserne, som sad og røg. Det var Marihuana, og jeg fik et par sug på piben, først blev jeg svimmel, så begyndte mit hjerte at hamre, og så føltes det, som det "fløj" op gennem hovedet for "senere" at vende tilbage, hvor det hørte til. Det var det !

Fra Indonesien til Port Swettenham i Malaysia og videre til George Town på Penang Island, hvor vi blandt andet besøgte slangetemplet. Et buddhistisk tempel, hvor giftslangerne fra omliggende skov har slået sig ned og betragtes som templets vogtere. De hænger rundt omkring i templet, heldigvis godt bedøvet af røgelse.

Derfra videre over Det Indiske Ocean til Ceylon, hvor vi lastede både i Colombo og Tringomalee.

Mindehøjtidelig ved rederens død.

Vi lå i Port Swettenham 12. juni 1965, da vi fik besked om, at vores chef, Skibsreder Arnold Peter Møller, var afgået ved døden. Skipperen indkaldte til en lille mindehøjtidelighed, og flaget ude agter blev sat på halv.



Undervejs jorden rundt blev navnet agter frisket op. Og som det hør og bør sig, fra en stilling.
Foto: Privat.

Videre jorden rundt.

Fra Colombo videre op til det Røde Hav for at indgå i en konvoj gennem Suez Kanalen. Også denne sandørken var en vis oplevelse. Om natten navigeredes skibet midt i kanalen ved hjælp af en projektør i forskibet, som ved hjælp af hulspejle kastede lys på en række pæle i kanalsiden.

Vi havde også under turen gennem kanalen et gedemarked af bådfolk som også var "handelsfolk", de ville sælge alt fra franske postkort til læderting fremstillet i farvet pap. Efter at have forladt Suez Kanalen i Port Said og en tur gennem Middelhavet var vi tilbage til udgangspunktet Genoa. Den første rejse var slut.

Efter to rejser mere, hvor jeg må indrømme, at der blev brugt mere tid på sightseeing end på værtshusbesøg, var "eventyret" slut. Jeg havde fået den på opleveren, jeg havde søgt. Var vi nået tilbage til Genoa igen, jeg afmønstrede og rejste hjem.

Jeg selv og min assistentkollega "Marstal", 3.Mester "Grev horn af "snottenborg" og vores engelske telegrafist fik en uforglemmelig hjemrejse med toget.

Effie Mærsk i filippinerfarten.



Effie Mærsk bygget i 1955 på Odense Stålskibsværft, var udrustet med lastkøleanlæg, med seks køle/ fryselastrum. I 1965 blev Effie på værft i Japan forlænget med 11 meter. Foto: A.P.Møller.

Efter tre måneders ferie, køb af min første bil - en VW boble - og gode aftener i venners lag, var der ved at være lavvande i pengekassen, og hvad er så den letteste løsning. Jo, det er at ringe til rederiet og bede om et forskud. Som tænk så gjort, så kort tid efter hang jeg på den. Jeg var på vej til New York for at påmønstre Effie Mærsk.

Effie Mærsk blev også kaldt "Kongeskibet", og årsagen var, at Kong Frederik 9. og Dronning Ingrid under et besøg i New York havde været nede for at se Mærsk Lines pakhus og kaj anlæg pier 11.

Meningen var, at de skulle ombord i Lica Mærsk, som i den anledning var shinet op. Men da de passerede Effie Mærsk gik Frederik ombord og oppe i sidegangen fik han sig en håndbajere og en snak med et par matroser, medens de andre blev stående på kajen.

Da vi ankom til New York, lå Effie og var klar til at sejle ned til Philadelphia. Jeg nåede knapt at blive klædt om, før jeg sammen med 2.Mester stod nede i maskinrummet, og vi var klar til afgang.

Fartsområdet var det, der hed "Filippiner-farten".

Skipperen var Kurt Brændekilde, der var kendt for redningsaktionen af japanske fiskere i Nagoya, medens han var i Jessie Mærsk.

Maskinchefen hed Thorkild Kristensen og 1.Mester Thomas Hentze. Sidstnævnte var færing. Det var første gang, jeg traf på en sådan, og det var lidt af et kulturchock.

Jeg fik et par dage fri, da vi kom tilbage til New York, efter at have været i Boston samt Quebec og Montreal i Canada. Fridagene tilbragte jeg sammen med min onkel.

Vi sejlede derefter ned af østkysten og gennem Panama Kanalen til Los Angeles, hvor vi lå ved kaj i Long Beach. Derefter til San Francisco og så videre over Stillehavet til Manila.



Damerne hos Sally Bums i Manila sammen med mig selv, donkeymanden og koksmaten .
Foto: Privat.

I dok i Hong Kong.

Derfra videre rundt på Filippinerne, over Det Sydkinesiske Hav til Hong Kong, hvor vi gik i dok.

Det blev nogle travle dage med at føre tilsyn med alle de dok arbejder, der skulle udføres i maskinrummet. Man skulle kontrollere alt, for kineserne havde det med at springe over, hvor gærden var lavest.

Der var dog tid til at besøge skrædderen Thomsen & Co. og få et par øl eller andet, medens man eventuelt bestilte et par skjorter eller måske en ny habit. Og så endte en aften normalt på sømands baren Red Lion.

Han tog os også med på nogle af de store kineserrestauranter, hvor man jo fik alle de forskelligartede retter, som vi ikke var vant til - for eksempel grillede andefødder. Der blev også tid til lidt sightseeing i form af en tur over på Hong Kong siden med Star Ferry, op på Peak, hvorfra man har den skønneste udsigt over Hong Kong og havnen med alle skibene.

Efter uddokningen gik vi ud i bøjle for lastning af plastikblomster, tøj og andet, som for det meste kom inde fra røde Kina men af hensyn til USA var mærket: Made in Hong Kong.

Vi fik også der besøg af de lokale skønheder som kaldtes "søndagsskolen".

Medens vi lå på redan, var jeg over og besøge Leo Amelung, han var blevet maskinchef på Tobias Mærsk. Så vi fik et par pilsner og en snak om tiden i Leda Mærsk. Derfra gik vi videre til Taipei på Formosa, som jeg husker som varmt som i en sauna. Og herfra sejlede vi over til Kobe i Japan.



Agterdækket ved luge 5, med spil og lossebomme. Foto: Privat.

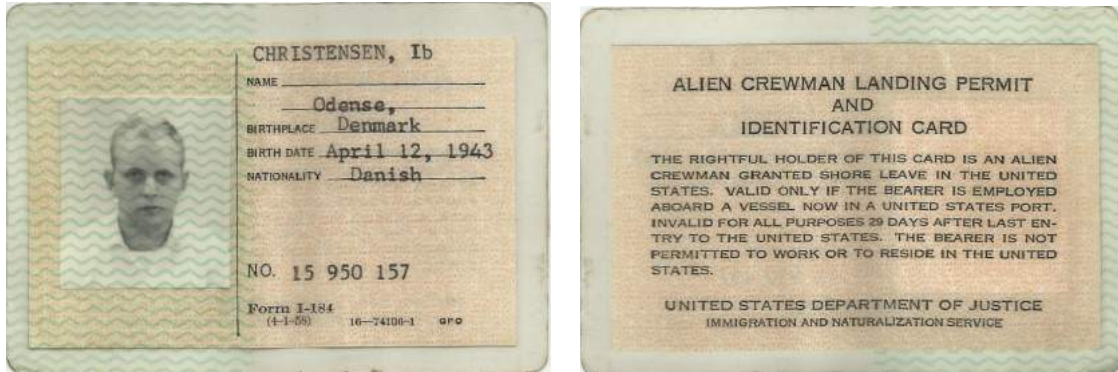


Maskintoppen med hovedmotorens udstødningsventiler og vippearme. Foto: Privat.

Japan en anden verden.

Japan var som at komme til en helt anden verden. Det hele var mere menneskeligt koldt, og så var alting røvedyrt i forhold til, hvad vi var vant til. Så det hele gik mere stille af. Det blev dog blandt andet til besøg på Sunshine Bar (oppe i Motomachi) der var ejet af Robert, den lokale formand for Sømændenes Forbunds afdeling i Kobe. Af samme årsag var Sunshine Bar derfor også tilholdssted for en lang række af de matroser og motormænd, der boede i Kobe eller var ledig og ventede på hyre. Fra Kobe sejlede vi over til Osaka, op til Nagoya og sluttelig til Yokohama. Derfra retur over Stillehavet gennem Panama-kanalen og op til New York og derfra på østkysten, blandt andet til New London i Massachusetts.

Under opholdet der besøgte jeg Mystic Seaport i Mystic. Det er nok et af de største søfartsmuseer i verden. For en dansker har museet en attraktion "Joseph Conrad", som er den gamle "Georg Stage" bygget på B&W i 1882. Skibet sank i 1905 efter en kollision i Hollænderdybet, men blev senere hævet og solgt til en amerikaner, hvorefter den endte på museet.



Da jeg kom i Effie Mærsk fik jeg "papirer" som rigtig deepwatersejler, nemlig "Permanent D1 visa for United States of America". Det var nu lidt af en oplevelse i amerikansk bureaukrati. Turen gik over til Department of Justice på Manhattan for at udfylde et stort spørgeskema og aflevere fingeraftryk. Derefter ind i en stor sal med plads til et par hundrede ventende. Efter et par timers venten blev jeg så kaldt op til en myndighedsperson, som højlydt meddelte mig, at de havde tildelt mig permanent D1 visa.



En hård arbejdsdag skylles ned med en øl i messen. Fra venstre 1.stmd. Flemming Tromborg, to af mine assistentkollegaer og jeg selv. Foto: Privat.

Agterudsejlet.

På samme rejse blev jeg sammen med et par andre assistenter udsat for alle søfolks skræk, idet vi i Boston blev agterudsejlet. Vi tog dog resolut Greyhound bussen op til næste havn New Bedford, en seks timers kørsel. Vi stod så den næste morgen sammen havnearbejderne og tog mod skibets trosser..

Da vi kom ombord, måtte vi op til skipperen til jordens største skideballe, men han undlod dog at informere rederiet.

Derfra videre rundt på øst- og vestkysten USA, Manila, Bangkok, Hong Kong og op ad Japankysten til Yokohama.

Under et ophold i Moji, fik jeg den store oplevelse at besøge museet for atombomben i Nagasaki. Det er en oplevelse for livet, og man er helt andægtigt stille, når man står på mindepladsen, som var centeret for eksplosionen den dag i 1945.

Under dokopholdet i Hong Kong var der blevet monteret kabler fra maskinrummet og op til mesterkamrene, og vi gik så selv og monterede pressostater på hjælpemotorernes smøreolietryk samt alarmpaneler, således at der ved lavt smøreolietryk var "shut down" og alarm på kamrene. Der var også tilsluttet en enkelt alarm for vand under dørken.

Formålet var, at maskinrummet under land skulle være vagtfrit. Tidligere havde der været en assistent på vagt i maskinrummet og en mester på sofavagt.

Dette skulle nu klares af mesteren alene, som også skulle passe trimningen af skibet og andet om natten.

Derfor skulle antallet af assistenter reduceres fra fem til fire, og jeg skulle derfor følgelig afmønstre ved ankomst til Yokohama for at rejse ned til Fukuyama syd for Kobe. Her skulle jeg mønstre Laust Mærsk - en bulkcarrier.

Moderne tider i messe og maskine.



Bulkcarrieren Laust Mærsk var på 46.350 t.dv. bygget på Odense Stålskibsværft i 1965. Hovedmaskinen var en 6 cylindret 2-takts motor fra B&W, der udviklede 13.800 IHK . Med sine 7 lastrum var den Danmarks største tørlastskib. Foto: A.P.Møller.

I december 1966 rejste jeg så med New Tokaido Line fra Yokohama til Osaka for at påmønstre Laust Mærsk.

Det var dengang et af de hurtigste tog i verden med 210 km/t. Det føltes, som om ve fløj, og hastigheden var da også i forhold til togene i Danmark enorm.

Jeg mønstrede skibet på reden uden for Kobe, og så startede et par af de hårdeste og vildeste arbejdsdøgn i mit liv.

Vi havde lige fået lodsens og var på vej ned mod Fukuyama, da vi måtte tage et stempeletræk. Færdig med dette, i gang igen, så atter et stop, vi havde gennemslag i en stempelstangspakdåse, og denne blev så udskiftet.

Lodsen sagde stop.

Da vi efter yderligere et par timers sejlads havde et haveri på den ene turbolader, så sagde lodsen stop. Og vi blev slæbt resten af vejen af fire slæbebåde.

Efter at vi havde fået fortøjet, gik vi i gang med at adskille turboladeren for at udskifte det brændte trykleje.

Samtidig blev lasten af "kulsnus" losset og sikke et svineri.

Kl. 1600 juleaftensdag var vi klar til at sejle igen med kurs mod USAs østkyst.

Skipperen besluttede, at vi ville udskyde hele julen et døgn, så vi kunne komme ud i frit vand, og vi alle kunne være udhvilede.

Jeg havde på dette tidspunkt knapt nået at se mit kammer og ej heller hilst på resten af besætningen med undtagelse af mine kollegaer i maskinen og Overstyrmand Chr. Mebæk, som modtog mig, da jeg kom ombord. (Privat blev han for øvrigt en af mine og Birgits gode venner, lige indtil hans alt for tidlige død).

Skipperen var Kaj Friis Pedersen, hvis far i mange havde været regnskabschef på Odense Stålskibsværft. Chieften hed Jens Larsen, også kaldet "Rotten", og 1.Mester var Frode Jacobsen også kaldet "Frode Fredegod".

Fartsområdet var worldwide trampfart, med kul og jernmalm.

Skibet, der var fra 1965, var en helt anden verden i forhold til den 10 år ældre stykgodsband, som jeg jo kom fra.

Skibet var en ny generation: vagtfrit maskinrum, airconditioneret maskinkontrolrum, større og bedre kamre, og ikke mindst var hele skibet aptering airconditioneret. Vi fik en god jul, og det var helt vederkvægende at være dagmand og derved undgå de 2 gange 4 timers vagt døgnnet rundt.

Ødelæggende vibrationer.

Vi sejlede ikke så stærkt på grund af vibrationer. Farten var på 10-12 knob, mod en servicefart på 16 knob.

Men selv med de reducerede omdrejninger på hovedmotoren vibrerede alt i aptering-en. Alt opsat på skot, for eksempel håndvaske, måtte understøttes med træstykke, og alt andet, som for eksempel hylder var spændt ind med små trækiler. Vibrationerne gjorde, at det var næsten umuligt at skrive journalen på broen.

Senere kom der et reparationsgæng fra Odense Stålskibsværft for at foretage diverse små og store afstivninger. De måtte blandt andet reparere revner og påsejse forstærkninger i agterpeaken og på apteringens forkant ned mod dækket.



På vej over Stillehavet, tagende vand ind over forskibet. Foto: Privat

Skibsklubben.

Det tog os 31 døgn over Stillehavet fra Japan til Panama. Det var kvælende lang i søen for en "stykgodsmand"

Men vi havde et godt forhold ombord, og som noget nyt for mig var der en skibsklub. Den arrangerede andespil, konkurrenceskydning med luftbøsser og viste film. Jeg blev hurtigt engageret i klubbens aktiviteter, og da jeg jo som soldat havde fået uddannelse i filmfremvisning, blev det min tjans at stå for det.

En anden ting, der var aldeles anderledes sammenlignet med det, jeg tidligere havde oplevet ombord i Leda og Effie Mærsk, var messeforholdene. Der var en fælles messe med to borde, et for officererne med skipperen for bordenden og et for de menige med bådsmanden for bordenden.

På vej over Stillehavet havde vi en grim oplevelse, idet kokken, der var led af depressioner, pakkede sin kuffert. Næste morgen fandt vi den og træsko på dækket. Kokken var væk.

Vi vendte om og sejlede nogle timers tid tilbage, men fandt ingenting, men der var jo heller ingen, der vidste på hvilket tidspunkt det var sket.

Vi nåede trods lidt hårdt vejr og et par maskinstop til Panama. Vi var da ved at løbe tør for smøreolie til hjælpemotorerne og havde derfor kun en generator i drift under hele passagen af kanalen. Vi bunkrede i Cristobal, hvorfra vi fortsatte til Norfolk.

Søndagsmiddag i hvid skjorte.

Maskinchefen rejste hjem og blev afløst af chieften fra Mette Mærsk, han hed Cirules og var født i Letland. Samtidig fik vi også en ny kok.

Han indledte alle samtaler med sætningen "Dengang jeg i Mette var.....". En anden af hans faste vendinger var: "Det har jeg også ikke heller ikke aldrig set før". Han var tørstig, det var skipperen for øvrigt også, men de svingede ikke sammen, så de talte ikke med hinanden ud over det mest nødvendige.

Jeg husker en episode mellem de to. Skipperen forlangte, at vi til middagen søndag stillede i hvide skjorter, og dem med "guld" havde det på skuldrene. Chieften stillede som den eneste i en sportsskjorte, og skipperen truede ham med, at han ville få fra taget sit uniformstillæg, hvis han ikke næste søndag mødte påklædt som beordret. Søndagen efter mødte chieften demonstrativt i den samme skjorte, men nu med "guldet" på skuldrene. Guldstriberne var sat fast med et par store sikkerhedsnåle. Skipperen opgav og påklædningen var derefter fri.

Da vi efter at være gået fra Norfolk, lastet med kul, nærmede os Chiba, som ligger i Tokyo bugten, kom der sedler rundt fra Telegrafisten om optagning af penge. Vi skulle ligge i Chiba i to døgn.

Jeg skrev 10.000 yen på sedlen, men gnisten kom straks tilbage og meddelte mig, at det måtte være en fejltagelse.

Her om bord tog man ikke under 50.000 yen op, var beskeden. Nå, vi enedes om 30.000. Jeg kunne jo altid gemme dem, jeg ikke fik brugt, tænkte jeg.



Jeg selv, yderst til venstre, nyder morgenkaffen i brovingen sammen fru Jensen, skipperen og overstyrmanden, en søndag morgen på vej over Stillehavet. Foto: Privat

30.000 yen fyret af.

Da vi om aftenen skulle i land, mødte der mig et syn for guderne. Førstemester i sit landgangsdress. Det bestod af lyse bukser, hvid skjorte med slips, blå blazer og som pyntelommelommetørklæde et par damesilketrusser. Dertil monokel, koreahue og Jyllands Posten under armen. Og - ikke at forglemme - han var kun vasket der, hvor kropsdelen stak uden for skjorten. Det resterende skulle damerne ordne.

Nå da vi skulle sejle et par dage senere, havde jeg brugt alle 30.000 yen. Besætnings opførsel i land og specielt pengeforbruget var helt vildt.

Vi havde så en tur til Los Angeles og tilbage til Japan, hvorefter vi skulle til Dampier i Nordvestaustralien for at hente en last jernmalm.

Da vi på denne rejse ville passere ækvator, og den anden assistent Jørgen Hansen havde sin kone Gitte med på hustru medrejse, besluttede vi i skibsklubben, at vi ville arrangere ækvator dåb.

Så vi gik i gang med forberedelserne. Vi studerede en bog fra Handelsflådens Vel-færdstjeneste, hvori alle aktiviteterne omkring en dåb var beskrevet. De tre damer ombord syede dragter til Kong Neptun, Pilletrilleren og Overdommeren.

Ækvatordåb.

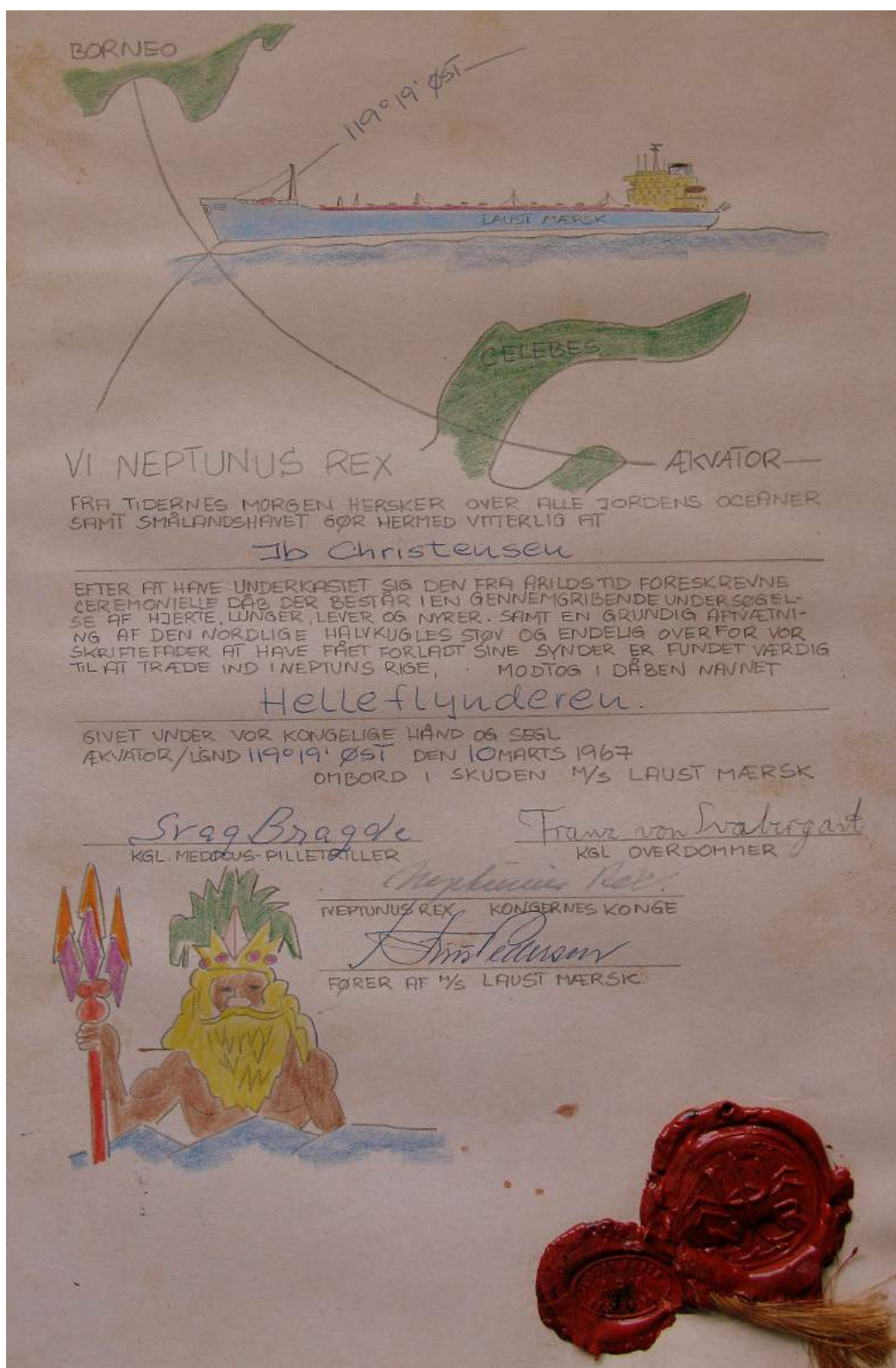
Jeg gik i gang med at tegne dåbsattesten, der blev trykt på en hjemmelavet hekto-graf, en sådan var der heldigvis også opskrift på i bogen. Og fik dem farvelagt med farveblyanter. De blev trykt på bagsiden af gamle søkort. Jeg lavede også Kong Neptuns stempel til lakseglet.

Hele arrangementet blev klargjort, så da vi den 10. Marts 1967 passerede linjen mellem Borneo og Celebes, gik dåben i gang med alle de tilhørende forfærdelige prøver, der bestod af både mærkelige spiser og drikke samt fysiske undersøgelser. Så efter at have kysset Neptuns sure tæer, der yderligere var indsmurt i fuelolie, blev vi døbt i vores lille svømmebassin.

Jeg fik lov at bære navnet: "HELLEFLYNDEREN".



Hele Kong Neptuns hof fotograferet på båddækket. Jeg selv yderst til venstre, som politibetjent. Det var politibetjentens opgave at opspore og fastholde ikke døbte besætningsmedlemmer, og føre dem til den fysiske undersøgelse og dåben. Foto:Privat.



Til ækvator dåben havde jeg selv tegnet, trykt og farvelagt dåbsattesterne.



Kong Neptun modtages på broen, af skipperen Kaj Friis Pedersen.
Foto: Privat.



Dåbshandlingen visende den fysiske undersøgelse. Kgl. Medicus pilletriller, undersøger sammen med mig selv, en af matroserne. Medens Gitte venter på sin tur og hendes mand Jørgen ser til.
Foto: Privat.

Sygeafmønstret.

Efter yderligere en rejst til USA afmønstrede jeg i juni i Baltimore og rejste hjem med en "medical rapport". Jeg havde haft en del problemer med stærke smerter i ørene, det stammede fra mine mandler. Det blev ordnet på Odense Sygehus, og efter ferien var jeg så klar igen. Knud Rasmussen fra Skibspersonel meddelte mig, at jeg skulle have en nybygning, Cecilie Mærsk, et af de nye hurtigsejlende lineskibe som var under udrustning på Kockums i Malmø.

Jeg havde også i mellemtiden besluttet, at en karriere i Mærsk var min fremtid, og havde meldt mig til maskinmestruddannelsen på Odense Maskinmesterskole, med start efteråret 1968.

Cecilie Mærsk verdens hurtigste stykgodsskib



Cecilie Mærsk var den første af de syv C-både, som A.P.Møller fik bygget i henholdsvis Sverige og Norge sidst i 1960'erne, som skulle være verdens hurtigste fragtskibe og samtidig rederiets første semicontainerskibe. Foto: Marc Piche.

A .P. Møller havde midt i 1960'erne bestilt syv hurtigsejlende lineskibe. Tre af dem blev bygget på Kockums i Malmø og de resterende på Bergen Mekaniske Værksted i Norge.

Skibene var af et helt nyt design, og blandt andet var det de første skibe i Mærsk der havde påsvejste containerbeslag, så man kunne tage containere i tre lag både på luger og dæk. De var samtidig de hurtigste skibe rederiet havde haft.

Efter at holdt min ferie og fridøgn (fra udmønstringen i Laust Mærsk) startede jeg på et 14 dages nybygningskursus på Kgs. Nytorv og hos leverandørerne - blandt andet B&W (hovedmotoren), Lyngsøe (brostyring hovedmotoren) og Sabroe (kølekompressorer).

Foruden mig deltog følgende på kurset: Chieften Poul Nielsen, 1.Mester Jens Erik Schou, 2.Mester Børge Hougesen, 3.Mester Niels Christian Nielsen og elektriker Ole Arnoldi. Da kurset var færdigt, rejste vi over til Malmø for sammen med Skipperen Mogens H. Ryge (Generalen) at føre tilsyn med færdiggørelsen, i den næste måneds tid.

Vi fik alle et godt forhold til hinanden og havde da også nogle sjove oplevelser sammen. En af dem, der ikke så let går i glemmebogen er denne:

En aften var vi på Malmborgen, en natklub i Malmø. Vi sad ved bordet og spiste og drak noget øl og nogle "skånske". Der var optræden med en stripper, som over ved vores bord smed sin brystholder og lagde den over hovedet på 2.Mester, 1.Mester tog den og lagde den i sin inderlomme (den skulle hænge i en flagline på prøveturen) de kom flere gange og ville have den igen. Men fik nej.

Lidt senere optrådte en sangerinde, som stod ude midt på dansegulvet i projektørlys. Da hun var færdig, så jeg at de stod klar med en stor buket blomster. Jeg tog resolut buketter fra bordet og gled på mine knæ hen over gulvet, afleverede blomsterne og med to kindkys trak jeg mig tilbage. Da vi skulle forlade etablisementet havde stripperens manager tilkaldt politiet og vi blev så nødt til at aflevere "byttet". Næste dag var der i kvallsposten en lille notits om hændelsen.

Cornelia Mærsk, som blev bygget i Bergen, skulle være det første af skibene i serien til at sejle. Men da de i forbindelse med en forhaling inden færdiggørelsen skulle passere under en bro, blev de nødt til at trykke den, udover hvad ballasten kunne give. Dette skete ved at fylde vand i bunden af flere lastrum. Da skibet blev trukket fra kaj, begyndte det at krænge kraftigt på grund af den frie væskeoverflade i lastrummene. Der blev genkalkuleret på stabiliteten, og det viste sig, at den var helt gal. Så for at få en acceptabel metercenterhøjde, måtte der lægges ca. 1000 ton fast ballast ind i skibet.

Mine breve hjem fra skibet har dannet grundlag for den fortløbende fortælling, der følger her i dagbogsform.

Over Atlanten i “sneglefart”.

Malmø 6. november 1967.

Vi er nu kommet over på værftet og er startet med arbejdet. Det er hårdt for “bentøj- et”. Vi bevæger os ustandselig fra kontoret, der ligger uden for værftets areal, og ned ombord. Rundt på skibet for at kontrollere og være med til de sidste afprøvninger før prøveturen, og så tilbage igen for at skrive rapporter.

Skipperen havde skaffet os nogle klubværelser i en ejendom ude på Sperlingsgatan 12, som ejedes af værftet. Det er to værelser med et lille tekøkken og en fælles entre med bad, som jeg deler med 2. Mester Børge Hougesen “Olsen” (vi kommer begge fra Laust Mærsk). Prisen er 7,50 sv.kroner i døgnet inkl. rengøring og udskiftning af sengetøj og håndklæder, så det er jo som et hotel.

Morgenmaden spiser vi nede på Centralstationen, en dejlig stor morgenbuffet som koster 3,00 sv.kroner, og frokosten får vi i værftets kantine til 2,00 sv.kroner. Så med de 75,00 sv.kroner vi får i dagligt tillæg, kan det sagtens hænge sammen.

Prøveturen er udsat nogle dage, da værftet er ved at lægge 1000 ton fast ballast ned i bunden af forreste lastrum samt i lastrum nr.3. Dette skal forbedre stabiliteten som man ved en forhaling af søsterskibet Cornelia Mærsk, har konstateret var dårlig.



Cecilie Mærsk ved udrustningskajen på Kockums værftet i Malmø. Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Malmø 18. november 1967.

Prøveturen er overstået og gik godt, vi nåede på "løbet" i Sognefjorden en fart på 25,7 knob, hvilket gjorde os til verdens hurtigste dieseldrevne lastskib.

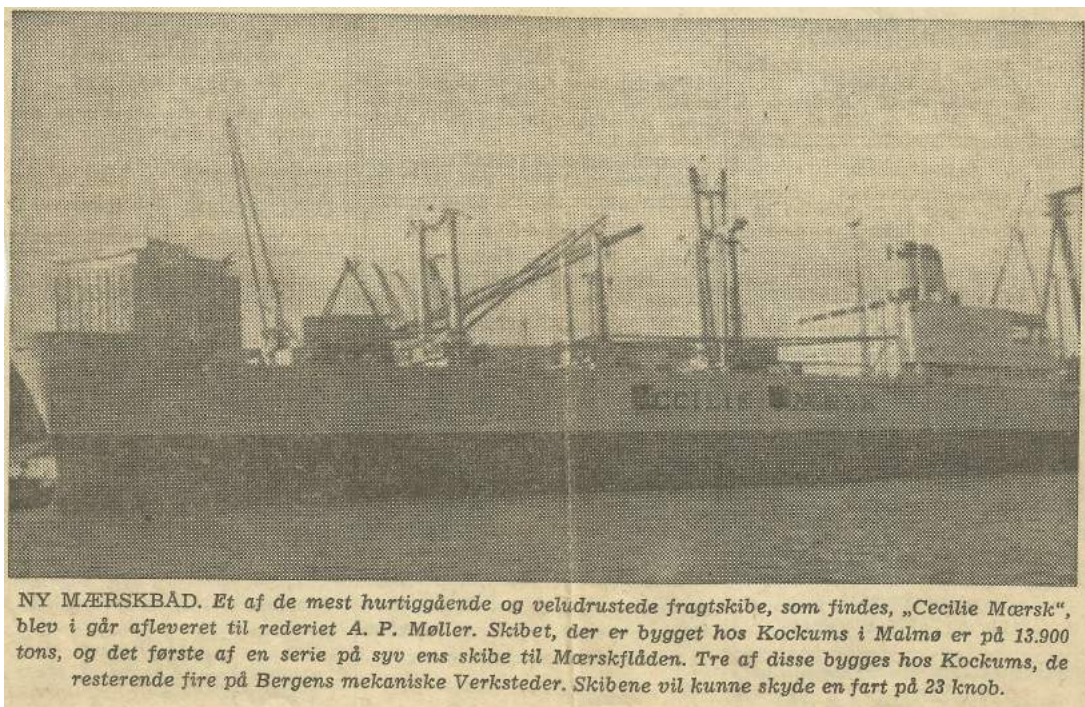
Da vi nåede tilbage til Malmø, var vejret så dårligt, at værftets folk ikke ville tage os ind til kaj, så vi ankrede op i Øresund. "Tøsedrenge" var skipperens bemærkning.

Vi sad inde på Maskinchefen Poul Nielsens kammer og blev enige om at de nærliggende svenskere skulle give en pilsner, og det skulle ikke være "mellemøl" men en stærkøl. Så 1. Mester og jeg gik op i pantryet til den svenske hovmester og spurgte høfligt, om han gav en pilsner. Da han åbnede køleskabet, stod der to løse pilsner samt to kasser.

"Ni kan tage dem alle i hob", sagde han, og jeg tror nok at han mente de to flasker. Men vi snuppede de to kasser og skyndte os ned til chiefen, fik kasserne tømt og døren til kammeret låst.

Det varede ikke længe før det bankede på døren. Det var skipperen sammen med Krintel og Movang, cheferne for maskininspektionen. De havde hørt rygterne om øllene.

Næste morgen forhaled vi ind til udrustningskajen, for den endelige færdiggørelse.



Udklip fra den lokale Odense avis, Fyens Stiftstidende den 23 november 1967.

Øresund 21. november. 1967.

Vi er nu forhalet ud på Øresund og ligger for anker for at tage bunker, så vi kan klare os til Panama. Bunkerbåden, der kom, kan kun give 75 ton/timen, så det vil tage os en 15-20 timer. Derfor er der bestilt en båd mere, så vi kan bunkre fra dem begge samtidig.

Skibet bliver overdraget til rederiet og flaget skiftet, det hele festligholdes med taler og champagne i salonen. Samtidig falder den sidste rate af skibets byggesum på 45 mio sv.kroner.

Der går rygter om, at vi efter at have lastet på USA og en tur til Østen, skal åbne den nye Europarute, som er et samarbejde mellem Mærsk og det japanske Kawasaki Line.

Vi blev også mønstret ombord og er nu klar til at lette anker for med Kronborg om bagbord at forlade de hjemlige farvande,

146168

Søfartsbog

for


CHRISTENSEN
(Efternavn; med BLOKBOGSTAVER).

S. b.
(Fornavn).

Fødselsdato: 12. april 1943

Fødested*): Odense

Monstrifolkkontoret Odense



Monstrifolkkontoret Odense

J. b. Christensen
(Eghavereens egenhændige underskrift).

Signalement**):

Håret: lyst blond Øjnene: blå

Legemsbygning: alm.

Særlige kendetegn: /

Tatoveringer: /

*) Angives for København og købstædernes vedkommende ved by og sogn, for landkommuners vedkommende ved sogn og amt, evt. tillige by.
**) Tages af den udstedende myndighed.

16 Se om udlytningen side 6-7!

A. Udmønstret fra den 21. febr. 1947 med
M/S ¹⁾ Cecilie Mærsk
af Kjøbenhavn (D.K.W. 4²⁾),
der ligger i København
Stilling ombord Maskinassistent
Skibsførerens navn K. X. Kygn
Hvorhen skibet er bestemt Odense
København, den 21. febr. 1947

K. X. Kygn

B. Har gjort tjeneste som Maskinassistent
fra og med den 21. febr. 1947 til og med
den 11. sep. 1947 (ialt 9 måneder 22 dage.)
11-9-47 Kjøbenhavn ³⁾

C. Skibet har været *sejlf. indsk. Føl.*

Afmønstret:
K. X. Kygn, den 11-9-47

K. X. Kygn

1) Skibets type (S/S, M/S, Seksfarstj etc.).
2) Registreringslopostaver; for skibe under 20 reg. tons læ.: Havnekontings-nr. (Flåse-nr.),
strukturaler, etc.
3) Skibsførerens daterede underskrift.

Min søfartsbog, med tjenestegørelses siden fra Cecilie Mærsk.

Atlanterhavet 23. november 1967.

Vi afsejlede i går onsdag 22. november kl. 15.00, på jomfrurejsen, med kurs mod første havn, Quebec i Canada.

Vi er nu på vej og passerede Skagen lige omkring midnat. De sidste par dage har været lange, først ved bunkringen, derefter klargøring til afsejling samt manøvre vagt. Det blev til 39,5 timer i træk, kun afbrudt af et par timers hvile. Så jeg gik til køjs kl. 20.00 og glædede mig til en rolig nats søvn. Men kl. 22.30 blev jeg purret. Der var sprunget et vandør på kokkens kammer, det tog et par timer at få det ordnet, og så til køjs igen.

Kl. 04.00 blev jeg purret ud igen for at gå vagt i maskinrummet sammen med 1. Mester indtil kl. 11.30 og så igen fra 16.00 til 20.30, Så det er ikke mange timers søvn, vi får ad gangen. Der er noget i vejen hele tiden, og værftets garantiingeniør Torsten Lindholm står konstant til skideballer.

Den menuge besætning er okay fyre, de fleste er garvede Mærsk-folk. Kokken er også en flink fyr og har indtil nu leveret en acceptabel kost.

Navigatørerne er også nogle fine fyre og 1. Styrmand Holger Carstensen har sin kone Bodil med, hun er vores radiotelegrafist.

Vi sejler nu nordover mellem England og Shetlandsøerne i nogenlunde vejr, men vil i morgen fredag iflg. vejrudsigten løbe ind i storm.

Søen 25. november 1967.

Vi er nu løbet ind i det dårlige vejr, og vi ruller meget. I nat sov jeg næsten ikke, jeg faldt ud af køjen et par gange, så flyttede jeg over på sofaen, men også derfra faldt jeg ned.

I maskinrummet er alt det, vi ikke fik surret fast, drønet rundt. Kasserne med værktøj og reservedele lå mellem hinanden. Vi får ikke meget pakket ud, der er nok at gøre med at holde maskineriet i gang.

Det er meningen, at vi skal laste næsten 8000 ton i Quebec, det vil nok tage en 10-12 dage, så det ser ud til at vi får julen i New York. Dermed kan jeg holde den sammen med min onkel Viggo, i hans hjem på Staten Island.

Søen 28. november 1967.

Vi har stadig dårligt vejr, så vi løber "langsom frem" med en 5-6 knob, nogle gange står vi næsten stille og kan lige holde os op mod søerne.

Her til morgen sad 1. Mester og jeg og snakkede sammen nede i kontrolrummet. Vi blev enige om, at det havde været en stille vagt, det ser ud som om, vi har fået ram på de forskellige fejl. I næsten samme øjeblik fik vi "black out", og uden strøm går alt i stå, og alarmpanelet ligner et "tivolli". Så vi fik fingrene ud af gaskammeret og gik i gang med at starte hjælpemotorer op igen, derefter pumper og til sidst hovedmotoren. Det hele gav lidt panik, for det er ikke heldigt i sådant vejr at være uden styring og fremdrivning.

Et par timer senere brækkede en af hjælpemotorerne ned, og lidt senere havde vi problemer med smøreolietrykket på hovedmotoren.

Da jeg senere lå og forsøgte at få en eftermiddagssøvn, bankede vi så kraftige pæle i, at jeg igen røg ud af køjen. Jeg flyttede min madras ned på dørken og der sov jeg på resten af turen over Atlanten.

Søen 29. november 1967.

Vi har nu fået lidt bedre vejr og er igen gået op i fart, så vi vil være i Quebec i morgen ved middagstid. Vi skal da muligvis ligge og vente til 6. december før der er kajplads.

Her til morgen da jeg skulle pejle styrbord dieseloliebundtank, stod olien op af pejlerøret. Vi flyttede olien over i en anden tank, og da vi åbnede mandedækslet, kunne vi konstatere, at vi havde en revne i søkisten (bundsugning til saltkølevandspumpen) og at der kom havvand ind igennem revnen.

Kockums garantiingeniør kontaktede værftet, og sammen med rederiet blev det besluttet, at vi skulle doksættes. Derfor vil man nu gå i gang med at finde en dok i området.

Det er skide koldt, og det har sneet så meget, at vi kunne lave sneboldkamp på agterlugen.

Søen 30. november 1967.

Vi er nu gået ned i fart for at reducere vibrationerne i skroget og derved undgå, at

revnen (ja der er faktisk to) udvikler sig yderligere. Vi har nu minus 18 grader, og der ligger 20-30 cm. sne over hele skibet og vi har også en del overisning.

Her til formiddag, sejlede både Sally Mærsk og Leda Mærsk (mit første skib) uden om os, og over radioen tilbød de at slæbe os, nu hvor vi sejlede så langsomt. Tilbudet var nu nok mest for at gøre grin med os.

Vi har her til aften fået besked om, at vi skal dokke ved Davies Shipbuilding i Lauzon, lige over for Quebec.

St. Lawrence-floden 1. december 1967.

På vej ind i flodmundingen, mødte vi Thomas Mærsk. Da de gik forbi os, stod deres skipper Kurt Brændekilde, ude i brovingen og gennem en "råber" råbte over til os. "Det er godt gjort, at vi skal slå ned på halv kraft, for ikke at løbe op i røven på verdens hurtigste "stykgoedsbåd". Jeg sejlede sammen med Kurt Brændekilde i Effie Mærsk.

"Der er hul midt i skivet"

Børnesygdommene på verdens hurtigste stykgoedsskib, Cecilie Mærsk, var alvorlige. Med revner i skroget var skibet derfor med reduceret fart på vej mod værft. Senere skulle det vise sig, at maskinfolkene måtte i gang med at trække hovedmotorens samtlige ni stempler på grund af revner i såvel stempler som cylinderforinger.

Davies Shipbuilding 3. december 1967.

Vi er nu efter en del besværligheder endelig kommet ind i dokken.

Først tog den stærke strøm i floden os, så vi "kørte" mod dokkanten og fik kraftige indrykninger i skibssiden. Da vi endelig var inde, kom dokmesteren i tvivl om, hvorvidt dokklodserne lå rigtigt, så vi måtte ud igen. Og ganske rigtigt de lå ikke korrekt. Vi har nu fået etableret kølevand så vi kan køre med en hjælpemotor, så vi er selvforsynende med strøm. Så det eneste der ikke fungerer ombord nu er toiletterne, så det er ned på kajen og her i "sne og frost" bruge toiletskurene på kajen. Værftets folk mener at reparationen vil tage et par dage, og med den udmelding så holder tidsplanen for lastning i Quebec.

Thomas Mærsk ligger og laster i Quebec og Sally Mærsk er på vej fra Montreal. Vi skal efter opholdet her over for at laste stykgoeds samt et større parti asbest.

Vi er ved at gøre klar til 1. Mesters 30 års fødselsdag, som skal fejres den 6. dec. Han bliver "pebersvend", så vi er i gang med at lave en peberbøsse af to 20 liters malerspande.

For at det ikke skal være løgn, så er vores interne telefoncentral brækket ned, og vi venter nu på reservedele fra Sverige.

Davies Shipbuilding 5. december 1967.

Vi kom ikke ud af dokken som lovet, da de skulle trykprøve tanken, var den næsten mere utæt end da vi dokkede ind. Så rederiets inspektør "to dollar Christensen" er godt tosset. Problemet for rederiet er, at om 14 dage er floden så tilfrosset, at det er besværligt at sejle på den. Så hvis det trækker for meget ud, må vi muligvis droppe lastningen i Quebec.

Her er skide koldt minus 15 grader og snevejr. Så vi har stor mulighed for sneboldkampe og andet pjank i sneen.

Davies Shipbuilding 7. december 1967.

Vi ligger stadig i dokken og værftet kæmper, her i den svære frost, stadig med svejsningerne. Men nu er der teknikerne fra Kockums på vej.

1. Mesters fødselsdag gik godt, vi kan mærke det i hovedet her til morgen. Så den står på reparationsbajere i dag.

Skipperen blev lidt stram i betrækket i går ved festen, da vi sang: "*Der er hul midt i skivet, kære Ryge, kære Ryge, der er hul midt i skivet kære Ryge, der er hul*".



Cecilie Mærsk i dokken ved Davies Shipbuilding. Foto: Torsten Lindholm.



Cecilie Mærsk set fra stævnen.
Foto: Torsten Lindholm.



Den store 4-bladede skruer.
Foto: Torsten Lindholm.

Davies Shipbuilding 13. december 1967.

Værftet har nu sammen med teknikerne fra Kockums i den forløbne uge fået styr på problemerne. Et større stykke af bunden blev skåret væk og nye plader isat og med mere styr på forvarmning og svejsemetoder lykkedes det. Vi er nu tæt i bunden og kan dokke ud, og gå over til Quebec for at laste.

Udenfor dokken ligger en japansk båd, der har været på grund og derfor venter på at komme ind.

Vi har under hele opholdet på værftet arbejdet hårdt med at få pakket reservedele og stores ud, få det hele lagt på plads, og få indrettet vores værksted.



Is situationen på St. Lawrence floden. Foto: Torsten Lindholm.

Quebec 14. december 1967.

Vi er nu efter 14 dage på værftet, kommet i gang med at laste. Vejret er slået om til tøvejr, så nu driver der store isflager rundt i floden, og da strømmen vender to gange i døgnet, har vi mindre slæbebåde liggende både for og agter for at undgå, at isen kommer mellem skibet og kajen og derved give problemer med vores fortøjninger.

Jeg var en tur over på Sally Mærsk, for at besøge et par assistenter jeg sejlede sammen med i Effie Mærsk, så det blev til et par bajere og en god snak..

Ifølge besked fra rederiet så skal vi afsejle senest 23. December, så vi får ikke alt den last, der var tiltænkt os.

Quebec 22. december 1967.

Isen i floden er igen begyndt at presse sig sammen, så vi har fået besked på at sejle her til formiddag. Så vi er i fuld gang med at gøre klar.

Her på vej ud af floden måtte vi opgive at komme af med lodsens, da lodsensbåden ikke på grund af is-situationen kan komme ud for at hente ham.

Så han må nok med til Staterne, og kommer så opleve en dansk jul.

Atlanterhavet 23. december 1967.

Vi er nu på vej mod Boston, hvor vi er i eftermiddag. Da vi først ville kunne starte med at laste i New York 2. Juledag, vil rederiet tage lidt last her. Så kan vi også komme af med lodsens, og han kan komme hjem til Quebec. I går aftes holdt vi lidt dansk jul for ham.

Her til formiddag havde vi problemer med hovedmotoren. Der var luft i brændstofs-systemet, og vi lå stille et par timer, før vi havde fundet fejlen, fået alt luften ud og kunne sejle videre.

POST- OG TELEGRAFVÆSENET

Telegrafstation: **LYNGBY RADIO**

Dato:

Fra	Kl.	Af
		R
Til	Kl.	Af
Oontex 9771		

Cecilie Mærsk ouwm
31

— RADIOBREV —

Birgit Vestergaard
Sct Jørgensgade 126
5000 Odense

mange gode ønsker for julen og det nye år kærlig hilsen
Ib

R 20 (10-56 A3)

TELEGRAM

Radiobrev sendt til Birgit med jule- og nytårshilsen. Radiobreve blev sendt af skibets radiotelegrafist, med morsesignaler over kortbølgebåndet til Lyngby Radio, hvor signalet blev modtaget af en anden telegrafist. Derfra videresendt til Post- og telegrafvæsenet og bragt ud som brev. Der blev også fra skibet sendt en officiel julehilsen, der blev læst op i Danmarks Radio og lød som følger: Kaptajn, officerer og besætning på Cecilie Mærsk sender de bedste hilsener, med ønske om en god jul samt et godt nytår, til rederi, familie og venner. Julen holdes i New York.

New York 26. december 1967.

Vi ankom til New York sent om eftermiddagen juleaftensdag, og jeg tog direkte over til min onkel på Staten Island for at holde jul der. Vi var til midnatsgudstjeneste i deres lokale kirke og fik selvfølgelig kalkun til aftensmåltidet. Julemorgen var vi rundt ved naboerne for at ønske glædelig jul, samt aflevere gaver og smage deres julebuffet. Sidst på eftermiddagen juledag tog jeg tilbage til Brooklyn og på vejen fra subwaystationen på Atlantic Avenue, faldt jeg ind på Monteus Bar, hvor næsten hele besætningen sad godt berusede.

Ved ankomsten i går blev vi, som det hør og bør for et skib der anløber New York for første gang og er på sin jomfrurejse, mødt af signalerende og vandsprøjtende bugserbåde fra Moran tugs

I dag var jeg og elektrikerens ovre på Cornelia Mærsk, som ligger i Port Newark og lossere biler. Vi skulle over for at hilse på deres 3. Mester Erling Zacho, som jeg sejlede sammen med i Laust Mærsk.



Udsigt fra Pier 11 over mod Manhattan (billedet taget fra Cecilie Mærsk) Foto: Privat.

Panama kanalen 31. december 1967.

Vi er nu færdige med at bunkre og nåede lige en smut op på Samba Bar, for et par drinks.

Kl. 1830 sejlede vi ind i Gatun Lock. I dette slusesystem, som er tre sluser bliver vi løftet 26 meter, for derefter at sejle gennem Gatunsøen og den gravede kanal. For endelig kl. 0200 nytårmorgen i Pedro Miquel og Miraflora Lock at blive sluset ned igen og kan så sejle videre ud i Stillehavet.

Nytårsaften foregik stille og roligt, jeg har fri og har sammen med et par andre sat os tilrette i flugtstole på promenadedækket. Hvor vi sidder stille og roligt og nyder et par pilsnere. Turen gennem kanalen er en oplevelse hver gang man passerer.

Stillehavet 1. januar 1968.

Vi er nu på vej mod Los Angeles, i fint vejr.

Nytåret blev, med en dags forsinkelse, fejret med en frokost i salonen. Først en velkomst drink og en lille nytårstale af Ryge. Og så gik vi i gang med frokostbordet, der manglede ikke noget. Hovmesteren og kabyspersonalet havde virkelig strammet sig op. Og så blev der skyllet ned med øl og snaps.

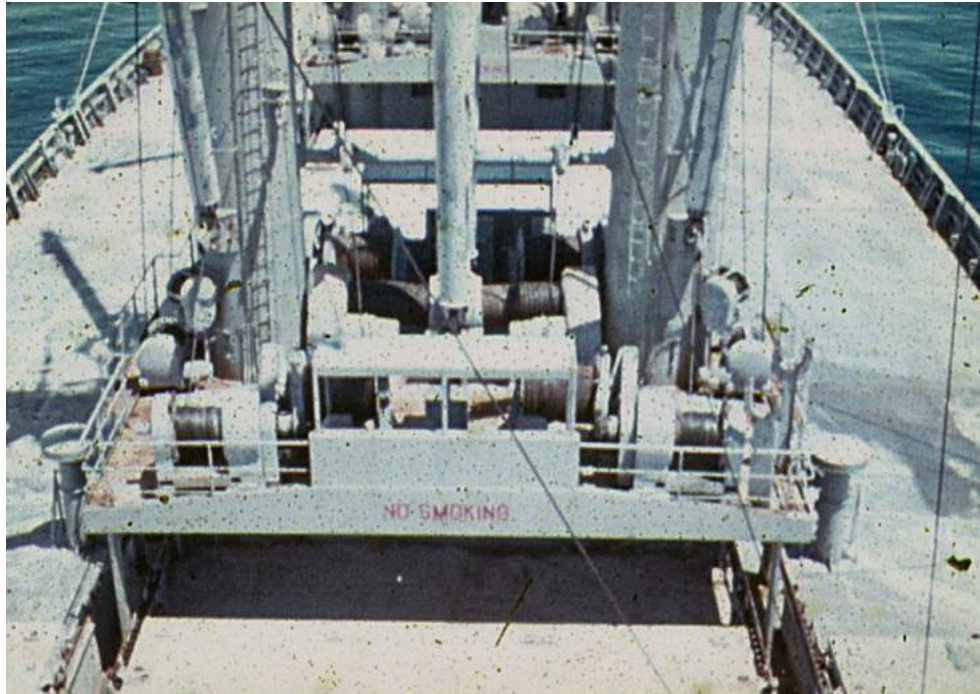
Garantimesteren Morten Nielsen fra B&W Diesel, var sponsor på drikkevarerne, så hovmesteren løb i fast fart til spiritus skabet og tjeneren, en lille filippiner, stod hele aftenen og mixede drinks.

Vi blev også inviteret ud for at spise, når vi kom til Los Angeles. Jo, B&W havde rigtig spenderbukserne på.

Stillehavet 5. januar 1968.

Vi har haft fint vejr op langs USAs vestkyst og vil ankomme til Los Angeles i morgen. Undervejs har vi haft en del maskinproblemer. Natten til onsdag var vi to gange uden strøm i op til tre timer af gangen. Der var problemer med brændolie forsyningen til hjælpemotorerne samt problemer med at få generatoren koblet ind på hovedtavlen.

Om morgenen da vi havde sejlet et par timer efter sidste black-out, havde vi så problemer med vores Hastie hydrauliske styremaskine. Jeg har under rejsen arbejdet sammen med elektriker Ole, med eftersyn af spilarrangementet til vores 75 tons sværvægtsbom. Så jeg er blevet godt solbrændt (eller rettere solskoldet).



Dækshuset mellem luge 4 og luge 5 (som var tre luger ved siden af hinanden) med spilarrangementet for sværvægts bommen. Foto: Privat.

Los Angeles 7. januar 1968.

Vi ankom i går morges. Da vi sejlede ind til Long Beach blev vi mødt af "Der er et yndigt land" spillet fra sømandskirken.

Da det er weekend og jeg har fri, vil jeg se om jeg kan nå ud og besøge Knotts Berry Farm, en stor western park. Elektriker og jeg fik fat i Kofoed, en ældre dansk amerikaner som kører lidt for rederiet, og fik ham til at køre os rundt. Vi nåede også at se Marineland.

Der går stadig rygter om at vi efter en tur på Østen og udlosning i New York, skal gå ind i Europafarten, Men vi får se.

Los Angeles 9. januar 1967.

Jeg var ved lægen i går med lidt maveonde, fik nogle tabletter der allerede har hjulpet. Da vi skal have et par passagerer med til Japan (et par missionærer), måtte vi i går holde brand- og båd manøvre for US Coast Guard. Vi har i dag haft brevafstemning til folketingsvalget.

Afsejlede her til eftermiddag mod Yokohama, så vi har er en halv snes dage i søen foran os, så vi håber på godt vejr. Men da skipperen, for at spare tid, har valgt at sejle storcirkel, vil vi i hvert fald i de første dage hvor vi kommer op under Aleuterne (øer lige syd for Alaska) der møde dårligt vejr.

På vej mod østen:

Nordlige Stillehav 11. januar 1968.

Vi ligger nu og kæmper med en kraftig storm, skibet ruller hårdt i søen og der bliver banket nogle kraftige pæle i.

Stillehavet 20. januar 1968.

Vejret har i flere dage været særdeles godt og vi sejler nu på klart og stille blå vand. Så vi har fået lavet en del arbejde både i maskinen og på dækket.

Vi har kunnet konstatere at vi under stormen ved Aleuterne, har fået en del indtrykninger af klædningen på bakken. Det ser også ud som stævnen er slået lidt skæv, idet vi har en del større buler i bagdækket. Spillene har dog ikke taget skade men vi har mistet en del mindre effekter, lamper og andet som er revet af, da de hårde søer skyllede ind over dækket.



Silkemalerierne som er malet af japaneren T. Hagiwari, forestiller skibene sejlen i Tokyo Bugten passerende Japans højeste bjerg Fujiyama (på japansk Fuji-san). Bjerget som er 3776 meter højt og har en aktiv vulkan, er for japanerne både et nationalt symbol samt et for den japanske buddhisme et helligt sted. Malerierne som gennem tiden er købt af mange søfolk, som et minde om et skib de har sejlet med, er det nærmeste men i nyere tid kommer på et "skibsportræt.

Yokohama 25. januar 1968.

Vi ankom den 23. om morgenen her til den "opgående sols" land. Vi kom direkte til kaj og ligger her sammen med tre andre Mærsk skibe samt et par ØK skibe, så det danske flag er pænt repræsenteret.

Vi var en tur i land i går, og elektrikerer ligger på min køje og klager sig, han er så syg. Jeg har det ikke bedre, jeg tror ikke vi kan tåle at komme i land.

Her fra Yokohama skal vi direkte til Nagoya og Kobe, og så direkte til Hong Kong for at dokke. Der er kun en gang bundmaling, så det tager et par dage.

Samtidig skal skaderne på forskibet laves, så vi kan tage os pænt ud, når vi i havne-
ne bliver præsenteret for rederiets kunder.

Det spørger stadig med snakken om Europafarten, men ifølge skipperen så er der in-
gen afklaring endnu.

Jeg har i dag udvidet min samling af silkemalerier af de skibe jeg har sejlet i, idet jeg
hos T. Hagiwara har købt et af Cecilie Mærsk.

Hong Kong 3. februar 1968.

Vi ankom her til i går, efter to og et halvt døgn's sejlads fra Kobe. Vi rullede konstant
hele tide. Det er noget af det værste vi har oplevet.

Da der blev åbnet ned til lastrummene, var der også store skader med væltet gods
og et par bulldozere, der havde revet sig løs. Vi kom faktisk sejlende ind med en
konstant slagside på en 4-5 grader, på grund af det væltede gods.

Vi kan virkelig mærke, at skibet ikke er udrustet med slingrekøle. Men med et antirul-
ningstanksystem fra det amerikanske firma Flume, der af forskellige årsager ikke
fungere tilfredsstillende. Hvis vi får søen ind skråt fra agter, hvilket er den værste si-
tuation for et skib. Så skal tankene være tomme eller helt fyldt med vand og så er sy-
stemet virkningsløst.

Efter dette har rederiet besluttet, at når vi kommer tilbage til USAs østkyst skal vi ha-
ve en tekniker fra Flume med et par dage. Han skal så vurdere hvad der eventuelt
kan gøres, for at gøre systemet optimalt.

Vi er overbeviste om, at det hænger sammen med de 1000 ton fast ballast, som blev
lagt ned i skibet, for at få en acceptabelt metacenterhøjde.

Hong Kong 5. februar 1968.

Vi er nu inde i dokken for at få malet bunden. Medens vi ligger her, skiftede elektrik-
eren og jeg elmotoren på ankerspillet. Den var brændt af. Det var lidt besværligt da
motoren ikke lige kunne tages af, tanddrevet måtte fjernes først da hullet i gearkas-
sen var mindre end drevets diameter. Så Thrige var ikke populær.



Doksat i Hong Kong
for bundmaling.
Foto: Privat.

Hong Kong 7. februar 1968.

Vi er nu kommet ud af dokken og ligger på strømmen.

Vi har fået et reparationsgæng fra Brigantine Service ombord, der udover forskelligt forefaldende arbejde, skal udbedre de indrykninger, vi fik på bakken under stormen på vej til Japan.

Vi har også fået omlastet den væltede last, fået flyttet og surret de bulldozere, der havde revet sig løs, bedre.

I aften skal jeg op til Thomsen & Co, vores skrædder for at prøve min nye mørkeblå habit. Så bliver det nok til en lille tur i byen.

I morgen afsejler vi mod Bangkok. Vi skal have et malergæng med, de skal reparere den dårlige zinckbehandling på lugekarmene, der allerede ruster godt. De skal så re- tur til Hong Kong med et andet skib.



Brigantine Service udbedrer skaderne på klædningen. Arbejdsformen er typisk kinesisk, med håndkraft og stående på stillinger. Foto: Privat.

Bangkok 10. februar 1968.

Vi er her til eftermiddag kommet til kaj i Klong Toi i Bangkok. Det bliver et ophold på kun et par dage. Vi har en del der skal laves i maskinen og vi er kun mestrene, elektrikeren og jeg, motormændene har fri. Der bliver derfor ikke megen tid til landgang, men vi skal nå en tur op på Mosquito Bar.



Cecilie Mærsk vender på Chao Phraya floden for at gå til kaj ved Klong Toi. Ved kajen ligger Leda Mærsk og en ØK båd. Foto: Privat.

Sydkinesiske Hav 13. Februar 1968.

Ved afsejlingen fra Bangkok manglede vi dæksdrengen. Og vel ude i Siam Bugten fandt bådmanden en blind passagerer. Han havde tilsyneladende "skiftet" plads med dæksdrengen i Bangkok. Han fremviste et Schweizisk pas, men vi var ikke helt sikker på ægtheden af det. Skipperen var godt tosset, der er ikke noget værre end en blind passagerer. Man ved aldrig hvornår man slipper af med ham, og så alt det besvær med myndighederne i havnene. Han troede at han kunne mønstre ombord, nu vi manglede en dæksdreng. Men beskeden til ham var at han kunne arbejde for føden, hvilket gjorde ham så ophidset at måtte lukke ham inde i den lille messe der er i et af dækshusene. Og da det ikke beroligede ham, satte vi fuld varme på rummet, så efter en "svedetur" var han til at tale med.

Zamboanga 18. februar 1968.

Vi ankom i går her til Zamboanga en lille plads på øen Mindanao på Filippinerne. Vi har bortset fra et par maskinstop, haft en rolig rejse.

Vi er fortøjet ved en simpel mole og skal vente til begyndelsen af næste uge, før vi kan begynde at laste. Palmeolien vil komme i små tankbiler og "løbes" fra dem, ned i vores højtanke, en 7-8 tons af gangen. Der kan være omkring 300 tons i hver af de fire tanke der skal fyldes, så det vil tage sin tid.

Men her er stille og roligt, de fleste huse er kun hytter med palmetag. Vi "købte" et af værtshusene som var indrettet i en af palmehytterne. Så for en kort tid var vi værtshusejere.

Når vi er færdiglastet her, så er der tre andre små pladser på øerne og så Manila. Vi skal afsejle her fra Filippinerne senest den 29. Februar til Hong Kong - Formosa - Korea - Japan - USA - Canada og derefter **Hamborg**, nu skulle det være sikkert, og ikke kun rygter. Idet der er kommet besked om at vi skal være i Europa først i maj.

Hong Kong 3. marts 1968.

Vi er nu tilbage i Hong Kong. Vi har på rejsen fået telegram fra B&W, der er fundet revner i stempler, som er støbt i Italien og fem af dem sidder i vores hovedmotor. Rederiet har derfor arrangeret at andre skibe med samme hovedmotor, har landsat stempelhoveder og cylinderforinger, så vi kan få dem.

Vi troede, at det måtte være et job for deres garantimester eller at B&W fik arbejdet udført her i Hong Kong. Men nej, vi må selv i gang. Vi havde ikke regnet med at skulle trække stempler i den periode vi var ombord. Da vi fik trukket det første stempel, kunne vi ganske rigtigt konstatere et begyndende brud i det øverste ringspor. Men hvad der var lige så slemt er, at der øverst i cylinderforingen er masser af langsgående mindre revner. Så rederiet har besluttet, at vi hurtigst skal skifte alle ni stempelhoveder og foringer hvis nødvendigt. Og det skal være afsluttet, før vi forlader Japan. Vi har stadig vores blinde passagerer ombord, vi slap ikke af med ham i Manila og det ser heller ikke ud til at ske her.

Det blev lige til en lille udflugt over til Victoria, med Star Ferry og op på Peak, hvorfra der er den flotteste udsigt over havnen og Kowloon. I aften skal jeg op til Thomsen for at hente den habit, jeg bestilte sidste gang. Og han har inviteret på Hajfinnesuppe og andet godt kinesisk.

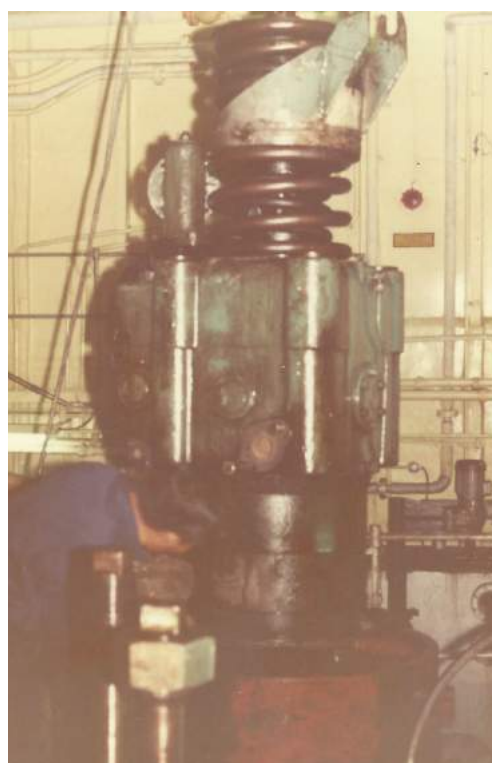
Da vi skal til Formosa herfra, så gnisten i gang med at indsamle små glas med "lorteprøver", som skal undersøges for kolera.



Gæng fra Brigantine Service assisterer med stempeltræk, i forbindelse med vore problemer med stempler og cylinderforinger. Hovedmotoren er en B&W 9-cyl.dieselmotor type: 984-VT2BF-180. Det vil sige med en stempel diameter på 840 mm og en slaglængde på 1800 mm. Foto: Privat.



Montering af stempelhoved på stempelstang
Foto: Privat.



Udstødningsventil. Foto: Privat.

Pusan 8. marts 1968.

Vi er nu ankommet til Pusan, det er første gang jeg er her og jeg må sige det er et kedeligt sted. Mørkt og dystert, og så er der udgangsforbud fra kl. 2200 til kl.0600 den næste morgen.

Da vi lå ude på strømmen om natten, fik matroserne stjålet en del vasketøj fra vaske-rummet, der må være kravlet folk ombord. Så nu låser vi alle steder.

Det var ikke bedre da vi var i land her til aften, vi måtte give 390 wok for en lille øl, det svarer til 10.90 danske kroner. Så det er rent røveri, også oppe i land. Det er ca. dobbelt så dyrt som i Hong Kong. Da vi skulle ned ombord blev donkeymanden rullet for sine penge og ur.

Heldigvis så sejler vi i morgen formiddag.

Kobe 12. marts 1968.

Vi ankom til Kobe søndag morgen. Torben Mærsk lå her og der er Christian Møbæk Overstyrmand. Ham var jeg jo sammen med på Laust Mærsk, hvor han havde sin kone Tenna med. Hende mistede han sidste sommer, efter en kortvarig sygdom.

Vi er i gang med et par stempeltræk, og fandt som tidligere revnede stempler og fo-ringer.

Vi kom ikke ind til Formosa, så vi kunne godt have sparet det "skideri" i Hong Kong. Jeg har haft en god snak med vores nye 3.Styrmand Finn Mogensen, han er jo også fra Odense og det viste sig at vi begge som børn har boet i Oluf Bagersgade, endda i nabohusene. Så vi fik over en flaske whisky genopfrisket barndomsminder. Ja, ver-den er lille.

Vi sejler herfra direkte til Yokohama og videre til New York. Tidsplanen for at gå ind i europafarten, som er et samarbejde med det japanske Kawasaki Line, er ved at væ-re stram.



Portræt fotograferet i Kobe: Iført landgangstøjet. hvid skjorte syet hos Thomsen i Hong Kong og thaisilkeslips.
Foto: Privat.

Yokohama 17. marts 1968.

Vi ligger nu her og tager den sidste last, før afsejlingen til New York i morgen. Vi er endelig sluppet af med vores blinde passagerer. Selvom det viste sig at hans fine pas ikke var helt ren i kanten, så tog det Schweiziske generalkonsulat her i Yokohama sig af ham. Skipperen er lettet, tanken om at skulle have ham med til USA var næsten ikke til at bære.

Vi skal lige have overstået det sidste stempeltræk og så er vi i hvert fald fra maskinens side klar til den lange rejse til New York. Den vil tage små tre uger, med et kort stop i Panama. Skipperen håber at vi kan slå rekorden for sejltiden Yokohama - New York.

Vi har fået ny overstyrmand idet Tage Nielsen er blevet skipper på Ras Mærsk. Sejlplanen på Europa bliver: Antwerpen - Rotterdam - Bremerhaven og Hamborg. Med to dage hvert sted.

... og der er hul midt i skivet igen.

Besætningen så på turen rundt på fjernøsten frem til at skulle til Europa, i dok og derefter ind i europafarten i et samarbejde med Kawasaki Line. Det eventyr sluttede næsten før det begyndte. Og midt i det hele fik Cecilie Mærsk igen "hul midt i skivet". Denne gang et hul, der var til at få øje på. Og maskinbesætningen havde stadig sit at se til med børnesygdommene i nybygningen.

Stillehavet 23. marts 1968.

Vi passerede datolinjen i dag. Det betyder at i går var det fredag og det er det også i dag. For når vi går denne vej jorden rundt, altså mod øst så får vi en ekstra dag. Urene bliver også under hele rejsen stillet frem.

Det er stadig koldt, men om et dage skulle vi igen trække i shortsene.

Vi er alle gået på afmagringskur, jeg har tabt et par kilo. Vi starter dagen med morgen gymnastik i kontrolrummet. Og efter udskejning (fyraften) bliver det til lidt løbetræning på dækket.



Bulben "skærer" sig gennem Stillehavets lå vand.
Foto: Privat.

Stillehavet 29. marts 1968.

Vi har stadig fint vejr, der er ikke en krusning at se på vandet. Vi sejler nu sydover langs Mexicos kyst. I dag har vi haft fire stop for at skifte udstødningsventiler på hovedmotoren. De brænder på sædet og bliver derved utætte. Så B&W er ikke særlig populære ombord. Vi har modtaget besked om at der i New York ligger en serie nye ventiler.

Vi regner med at være fremme ved Panama kanalen mandag 1. april om aftenen. Vi skal så sejle igennem om natten og vil være fremme i New York omkring 3 - 4 april. Så min 25 års fødselsdag bliver sandsynligvis i Baltimore.

Stillehavet 31. marts 1968.

Det går stadig stille og roligt, de sidste par dage uden uheld eller problemer. Vi har nydt en dejlig søndagsmiddag hvor menuen stod på:

Legeret aspargessuppe.

Flæskesteg med brune kartofler og rødkål, med rødvin.

Mandarin dessert, med Sherry Heering.

Til Eftermiddagskaffen havde bageren lavet Napoleons kager.

Vi har nu fået besked om at vi skal være udlosset senest 5. Maj, og så sejle i ballast fra Canada til Antwerpen. Så vi får rigelig tid på USAs østkyst.

Panama kanalen 1 - 2 april 1968.

Vi er ankommet her kl. 1700 og ligger for anker og venter på lodsens, som kommer omkring midnat, da vi skal sejle ind i den første sluse kl. 0200.

Da vi jo har haft mange problemer, både med hovedmotoren og ikke mindst med hjælpemotorerne, skal vi være flere i maskinrummet under passagen og når vi når Cristobal skal vi bunkre. Så der bliver ikke megen søvn det næste døgn.

Jeg håber at nå i land i Cristobal for at blive klippet, jeg ligner snart en hippie.

New York 2. april 1968.

Vi ankom her til morgen, efter en forholdsvis stille rejse. Jeg har fri i weekenden og tager over til min onkel på Staten Island.

Når vi er udlosset her, er det videre til Philadelphia og Baltimore, hvor vi er på min fødselsdag.

Baltimore 12. april 1968.

I dag er det min 25 års fødselsdag, så det skal fejres. Kokken serverede min livret: Helstegt svinekam med tilbehør og til dessert gammeldags æblekage.

Senere i aften skal vi op i Baltimore Street, hvor de har verdens længste bar. Jeg skal nok blive fejret på behørig vis, har de lovet mig.

Boston 19. april 1968.

Min fødselsdag forløb godt og heldigvis stille og roligt. I går var det elektrikerens 30 års fødselsdag, det var lidt mere vildt. Så der er lidt hoved på her til morgen, men vi skal have skiftet et bar udstødningsventiler og en serie brændstofventiler. Men som chief'en siger: "når vi kan drikke, så kan i også arbejde"

Vi skal herfra videre til Canada for udlosning af det sidste gods fra fjernøsten. Rederiet forhandler om en last biler fra New York til Antwerpen, så vi ikke skal sejle helt tom over. Men vi skal i hvert fald have en del tomme containere på dækket.

Vi skal have en serviceingeniør fra Flume med på rejsen herfra og til Canada, men vi har ikke megen tiltro til et resultat, som kan mindske vores rulninger.

Montreal 26. april 1968.

Efter et par dage i Trois-Rivers er vi ved at være færdigudlosset her i Canada, lasten af biler glippede. Så udover de tomme containere skal vi have 2400 træ pallets med. Da vi skal direkte på værft, har vi ikke megen bunker og med den last vi har og kun vore ballasttanke fyldte er vi meget "let" og vi håber derfor på godt vejr over Atlanten. Det er kun hvis det bliver allermest nødvendigt i fylder vand i vores DB-fuelタンケ.

Atlantehavet 29. april 1968.

Vi er på vej og skal en tur ned syd for Azorerne, hvor der er et område, hvor der må lænses olieholdigt vand ud. Vi er ved at skylle vore DB- tanke, for at de kan være gasfrie når vi går på værft.

Antwerpen 7. maj 1968.

Efter en rolig rejse, med godt vejr og uden de store uheld med maskineriet er vi nu ankommet og efter at have losset containerne, skal vi i morgen til reparationsværftet Mercantiele.

Der skal udføres en del garantiarbejder, både på dæk og i maskinen. Blandt andet så skal alle målerørene til fjernpejlingen af vore DB- og ballasttanke udskiftes.

Jeg har fået en uge fri, for at tage hjem til Birgits 30 års fødselsdag, så jeg er først tilbage et par dage før vi forlader værftet. Os der skal hjem på ferie tager i eftermiddag op til Bruxelles for at få flybilletter. På vej tilbage til skibet faldt vi ind i Skipperstrassen, for at besigtige det belgiske værtshusliv, og det kostede mig et blåt øje.

Antwerpen 14. maj 1968.

Jeg er nu tilbage efter den lille ferie, og vi er ved at gøre klar til at forlade værftet. I morgen forhaler vi over til kaj, for at starte lastningen. Vi skal have 1600 tons, så det kommer til at tage et par dage. Der går allerede rygter om at vi skal ud af europafarten, når vi kommer til Japan og afløses af Cornelia Mærsk.

Rotterdam 19. maj 1968.

Vi fik ny Maskinchef i Antwerpen, han og garantimesteren Morten fra B&W var i land i går, her til morgen da vi skulle sejle kunne vi ikke purre ham.

Derimod lå Morten helt forslået i sin køje og min pæne blazer og lyse bukser, som han havde lånt, lå på dørken, hullet og fyldt af blod. Han var blevet slået ned og rullet for alt af værdi.

Efter vi var afsejlet, fandt vi ud af at chiefen ikke var ombord, han var agterudsejlet.

Hamborg 21. maj 1968.

Chiefen kom i Bremerhaven og skipperen er godt sur på ham.

Vi er nu ved at være færdiglastet og har modtaget en stor mængde stores og proviant. Det er også tiden at vi forlader Europa, en af styrmandsaspiranterne fik brækket sin næse oppe i Sankt Pauli, nej lad os komme tilbage til østen.

Vi skal sejle i morgen eftermiddag og får så 23 døgn i søen, rundt Afrika inden vi ankommer til Port Swettenham i Malaysia.



Cecilie Mærsk "pløjer" sig vej ned langs Afrikas kyst. Foto: Privat.

Farvel til Europa og goddag til østen.

Indiske Ocean 10. Juni 1968.

Vi har nu været i søen i 19 døgn og passerede Kap det gode Håb 2. pinsedag. Det har været en stille rejse med godt vejr og ingen uheld.

Vi glæder os til at se land, så mange dage i søen er ikke noget for en stykgodsmand. Vi forventer at anløbe Port Swettenham på fredag.

Vi hørte for at par dage siden at Robert Kennerdy var blevet myrdet, hvad foregår der dog derovre.

Malaccastrædet 13. juni 1968.

Vi har lige fået besked om lønforhøjelse, så nu er der månelige hyre for en som det hedder "ueksamineret maskinassistent" steget fra 1913,- til 2112,- kroner om måneden.

Vi har nu fået den endelige besked vedrørende europafarten, vi udgår af farten efter endt udlosning i Japan. Samtidig er det besluttet at Oslo - Gøteborg og Århus skal anløbes, så vi hænger alle med hovederne og er skuffede. Det er slut næsten før det begyndte for os.

Vi har nu gjort "piratklar", dækket er helt oplyst og matroserne er klar med spuleslanterne ved lønningen. Malaccastrædet er ikke helt ufarligt.

Vi er i Port swettenham i morgen fredag og sejler videre lørdag til Singapore. Så det bliver nok en tur i sømandsklubben og en svømmetur i poolen.

Port Swettenham 14. juni 1968.

Vi ligger her ude på strømmen og venter på at komme til kaj. Elektrikeren og jeg har i de sidste dage knoklet med at efterse vores lossespil, så de er klar.

Skipperen har fødselsdag i dag, så han har budt på et par formiddagsdrinks.

Singapore 16. juni 1968.

Vi ankom her til formiddag og sejler igen til midnat, idet vi kun skal losse og ikke også laste.

Der ligger et par andre Mærsk både her, så hen og se i bemandingslisten om der er nogen bekendte ombord. Det var der på Ellen Mærsk, hovmesteren og 1.Mester. Så da det er søndag tager jeg derover og besøger dem, og der blev snakket " kan du huske osv. " og der blev drukket noget øl.

Sydkinesiske hav 17. juni 1968.

Et par timer efter vi var sejlet fra Singapore, havde vi en mindre brand på toppen af hovedmotoren. Et lavtryksrør med 120 grader varm fuelolie, var revnet og olien stod over på udstødsrøret så der stod store flammer op. Vi fik stoppet hovedmotoren og oliepumpen og samtidig slukket branden. Og jeg svejste røret, samtidig med at det blev forstærket med en muffe.

Rørene på alle ni brændstofpumper skal forstærkes når vi kommer til Hong Kong.

Hong Kong 19. juni 1968.

Vi ankom her til morgen og skal sejle igen i morgen formiddag.

Alle brændolierørene er nu demonteret og bragt op på Brigantines værksted hvor de skal forstærkes. Jeg er fulgt med for at kontrollere at de bliver svejst ordentligt, derefter trykprøvet. Så der bliver arbejde hele natten før de er monteret igen.

Jeg nåede lige at bestille en tweed-jakke og bukser hos Thomsen, inden vi sejlede.

Keelung Formosa 22. juni 1968.

Vi ankom i går eftermiddags og lå for anker udenfor havnen i nat. Vi havde et lille uheld, da strømmen vendte og vi svajede rundt stødte vi sammen med et mindre flådefartøj. Udover nogle mindre skrammer, skete der ikke noget.

Der er fuldt af krigsskibe rundt os, det ser helt drabeligt ud, og om natten er havneindløbet lukket med en minespærring.

Efter den nye sejlplan vi modtog i går, skal europabådene ligge otte dage i København, så vi havde alle en lille tåre i øjet. Det er næsten ikke til at bære.

Vi bliver afløst af en Kawasaki Line båd France Maru. Så det bliver en Mærsk og to Kawasaki Line både på ruten.

Vi fik et par kineserreparatører med fra Hong Kong, som skal lave en del småting.

De er såmænd dygtige håndværkere, men kan ikke tænke selv. Alt skal forklares til dem, og skæres ud i pap.

Yokohama 2. juli 1968.

Vi er nu efter et kort ophold i Kobe, nået hertil Yokohama, hvor vi skal losse det sidste last fra Europa. For derefter at gå til Filippinerne for at starte lastning til USA.

Da vi i går aftes sad oppe i en lille spiserestaurant, der ejes af en tidligere hovmester Børge Reimers, som jeg sejlede sammen med i Effie Mærsk, han er japansk gift og er gået i land. Oplevede vi et mindre jordskælv, det hele rystede og vi kunne mærke at bygningen svingede, det varede nogle sekunder.

Nede ombord på skibet havde de også mærket det, de følte det som skibet hoppede.

Thomas Mærsk var i Kobe blevet undersøgt af toldere, der fandt en større mængde hash gemt i et lastrum. Man regner med at det er kommet ombord i Bangkok. Så nu holder tolderne på hele japankysten øje Mærsk skibe. Vi blev også undersøgt grundigt her ved ankomsten.

Stillehavet 4. juli 1968.

Vi afsejlede i går og er nu i ballastet tilstand på vej til Cebu.

På grund af en del problemer på vore søsterskibe, kører vi for en tid ikke med vagtfrit maskinrum. Så der er sat normal søvagt.

Det har nu ingen indflydelse på min dagligdag, da jeg heldigvis går dagmand.

Cebu 10. juli 1968.

Vi var lige en tur i Davao på øen Mindanao, hvor vi lastede krydsfinerplader. Det er en lille plads hvor der udover det store savværk, kun er ganske få huse i byen. Når der ikke arbejdes på savværket, er der ingen strøm i husene. Så om aftenen måtte vi selv medbringe isen, til vores rom og cola.

Undervejs hertil, havde vi søndag aften en større skylleluftsbrand. Det er en brand inde i hovedmotorens skylleluftsrum, forårsaget af et mindre gennemslag, grundet slidte stempelringe, som så antænder den oliesump af cylinderolie der ligger i rummet. Efter at ilden var slukket og der var rensset ud kan man starte op igen. Denne brand løb over det halve af hovedmotoren, nemlig fem cylindre, og det tog os derfor fire timer før vi var klar til at sejle igen.

Vi er nu nødt til at trække stemplerne (åh nej nu igen) på disse cylindre for at skifte stempelringene, de er sandsynligvis af en dårlig kvalitet.

Vi ligger nu og laster og har trukket det første stempel og stempelringene var næsten væk. Så nu er der lagt i kakkellovnen til B&W igen.

Manila 14. juli 1968.

Vores danske kammerdreng er lige mønstret over på Lica Mærsk som dæksdreng, og vi har fået en filippiner, en jeg kender fra Leda Mærsk.

Vi glæder os snart til at komme hjem på ferie og som 1.Mester siger: jeg er glad hver gang jeg skriver en ny dato i journalen, så er der en dag mindre.

Vi har lige fået besked om at vi i Hong Kong skal have to kinesiske maskinaspiranter ombord. Chieften regner med at de bliver mine afløsere, så der ikke kommer nogen dansk maskinassistent når jeg rejser hjem.

Jeg skal her til middag op i klubben og spise. Da jeg mødte hovmesteren i sidegangen sagde han: Nå nu igen. Ja, så får jeg da noget ordentligt at æde, var mit svar. Så var han sur.

Hong Kong 17. juli 1968.

Vi kom hertil i går, og er allerede ved hjælp af et par gæng fra Brigantine Service i gang med at trække de sidste fire stempler og oplevelsen er de samme. Stempelringene er næsten væk. Vi har også med luftfragt fået en ny sending ringe hjemmefra.

Kobe 26. juli 1968.

Vi ligger for øjeblikket ude i Kobe bugten for anker og venter på en tyfon, som er på vej. Der ligger vel i alt ca. 100 skibe herude, idet myndighederne i lørdags ordrede alle skibe ud af havnen.

Det er ikke rigtigt begyndt at blæse endnu, men det skulle komme hen på eftermiddagen, det vil nok forsinke os nogle dage. Hele formiddagen har matroserne surret alt løst på dækket.

Tyfonen "Mary" som nu er nedgraderet til en kraftig tropisk storm ramte os her til aften, med en hastighed på 60 m/sec. det svarer til 216 km/timen. Og med et meget kraftigt regnvejr.

Kollisionen.

Nagoya 1. august 1968.

Vi afsejlede i går morges onsdag 31. juli kl. 0530. Da vi ville være oppe ved Yokohama midt på eftermiddagen, valgte matroserne at arbejde igennem og ikke gå over og slumre en times tid på kamrene, som ligger i bagbord side. Det skulle senere vise sig at være deres held, idet de alle sad over i messen der ligger i styrbord side.

Selvom der var svær tåge, valgtes det at trykke farten op til de normale 24 knob. Da maskineriet så efter afgang var stabiliseret, valgte 1.Mester, der havde vagt, at gå op i duty messen, der ligger i styrbord side. Han trængte til morgenmad. Det skulle også ganske kort tid efter, vise sig at være hans held.

Selv var jeg blevet vækket til normal tid og var lidt i syv ude på badeværelset. Pludselig lød der et ordentlig brag. Hele skibet rystede, dørken løftede sig og lyset gik ud. Da jeg kom ud på dækket, kunne jeg se, at vi slæbte et mellemstort skib med os. Det hang simpelthen fast - men pludselig gik det fri og gled af.

Det viste sig at det andet skibs styrbord anker havde hægtet sig fast i os ved kollisionen. Og først da ankerstokken knækkede, slap det fri.

Vi gik derefter i gang med at undersøge, hvad der var sket, og hvor omfattende skaderne var.

Det viste sig heldigvis at det "nye store vindue" vi havde fået nede i kontrolrummet, ikke nåede ned til vandlinen.

Men kontrolrummet så ikke så pænt ud og flere af matroskamrene, der ligger på hoveddækket, var totalt molesterede, de var faktisk væk.. Kamrene på 1.dæk, mestreelektriker og assistent beboelse var også mere eller mindre, kraftigt beskadigede. Dørken var der løftet ca. 20 cm og specielt 2.Mesters kammer var totalt ødelagt. Men det vigtigste midt i det hele, der var ingen tilskadekomne.

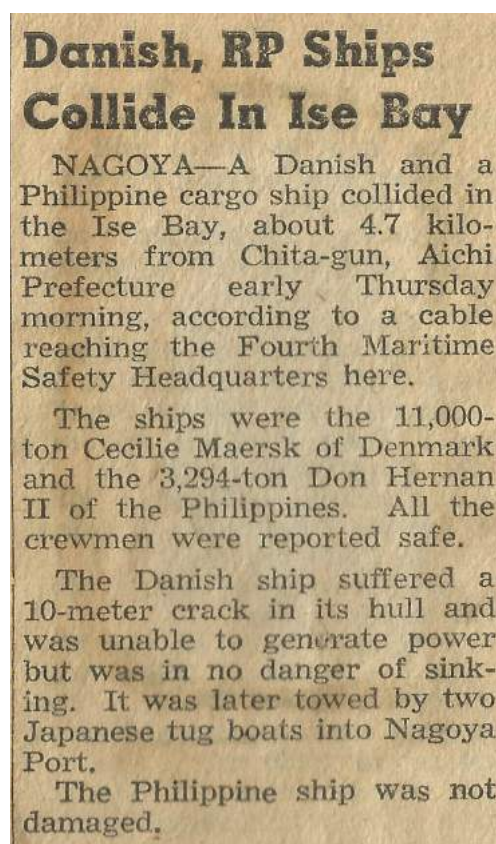
Der var sket det, at vi var kommet sejlene med "god" fart og med det andet skib som modgående. Det viste sig at være et filippinsk fragtskib Don Hernan II på 3.294 t.dw.

Da de på broen hos os fik øje på det andet skib, drejede vi styrbord over. Det filippinske skib fulgte desværre ikke søvejsreglerne og drejede bagbord over. Derved ramte det os lige midt i apteringen i bagbord side.

Kort efter uheldet var den japanske Coast Guard på stedet, og i løbet af dagen blev vi slæbt tilbage til Nagoya.

Nagoya 2-3. august 1968.

Vi er ligge nu i havnen, fortøjet til et par bøjer. Da det er besluttet at vi skal på værft i Yokohama, har Lloyds forlangt at hullet bliver lukket og der foretages afstivninger. Så et lokalt firma er hyret til opgaven og de skal samtidig rense en sektion af vor hovedtavle, så vi kan få strøm, som muliggør, at vi for egen kraft kan sejle til værftet.

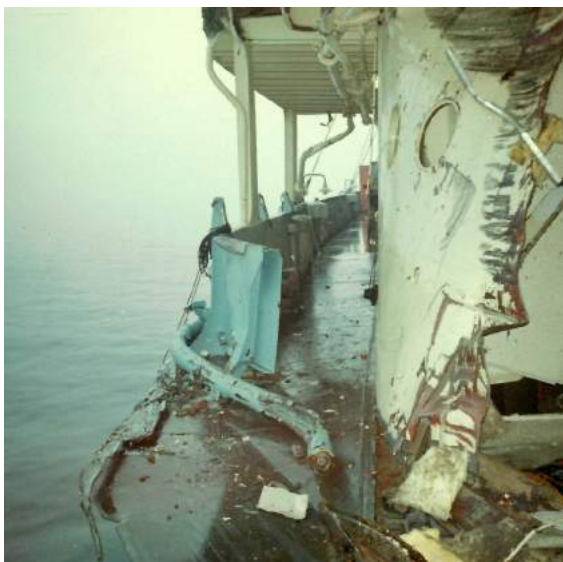


Udklip fra vores lokale avis i Odense Fyens Stiftstidende og engelsksproget avis i Nagoya.

Vi var ovre og kigge på vores filippiner båd, for at se hvor slemt han var beskadiget. I stævnen var der, udover at den var lidt flad, også tre hakker som passede til vores dæk. Vi hørte også at deres radar havde været ude af drift.



Bagbord side sfter kollisionen. Hullet var direkte ind i maskinkontrolrummet. I "det store nye vindue" ses fra venstre: elektrikeren, chiefen, 1.mester og jeg selv. Foto: Privat.



Bagbord sidegang set for efter.



Jeg selv i bagbord sidegang. Fotos: Privat.



Bagbord sidegang set agter over.



Japansk reparations gæng i arbejde. Fotos: Privat.



Besætningsmedlemmer leder efter ejendele.



2.Mesters kammer. Fotos: Privat.



Japansk Coast Guard skibe.



Slæbebåd som skulle assistere os. Fotos: Privat.



Hullet er nu lukket og godkendt af Lloyds, så vi er til at sejle til Yokohama. Foto: Privat.



Don Hernan II, hvor skaderne på stævnen ses tydeligt. Foto: Privat.

Stillehavet 4. august 1968.

Vi er nu på vej mod værftet i Yokohama, ved egen kraft, assisteret af to slæbebåde.

Yokohama 5. august 1968.

Vi er her til eftermiddag, efter en stille og rolig tur, ankommet til værftet. Der har allerede været en stor flok japanere nede for at se på skaden, og der er blevet suget noget luft og diskuteret. Så de går nok i gang med skærebrænderne i morgen.

Yokohama 18. august 1868.

Vi er nu efter to uger klar til at forlade værftet, for at forhale over til kaj og starte lastning. Men forhalingen kom til at foregå med slæbebåde. Mitsui-B&W havde været nede for at montere nye mellemstykker for udstødningsrøret mellem udstødningsventilen og turboladeren. Da det er præfabrikerede rør og de skal tilpasses på stedet, er kun den ene flange fuldsvejst. Den anden er bare hæftet og skal efter at røret er fastspændt fuldsvejses. Det havde de bare glemt. Så da vi startede hovedmotoren op, stod der ild og gnister til alle sider. Det var nogle slukørede små japanere der kom ned for at færdiggøre arbejdet.

Arbejdet med at udbedre skaderne på skroget og i kontrolrummet var gået godt.

Selv om der var kommet inspektører hjemmefra medbringende komplette skibstegninger. Så blev der lavet i hundredvis af træskabeloner af styrbord side.

De skar helt fri omkring skaden og byggede en ny "sektion" som så monteret med en ny hovedtavle, blev sat ind og fastsvejst.

Den nye tavle samt andre komponenter blev fløjet ind fra Bergen, hvor de havde været beregnet for Clifford Mærsk det sidste skib i serien.

Efter indsvejsningen var der kun tilbage at få alle elforbindelserne, fra hjælpemotorer og alle andre funktioner i maskinrummet, samt skibet generelt monteret.

Kamrene blev ikke færdiggjort, det er meningen vi selv skal gøre det, på rejsen til USA.

Ved kontrol af fundamentboltene på hovedmotoren, fandt vi dem alle løse. Muligheden for at motoren havde forskubbet sig blev diskuteret. Men det endte op med at vi spændte alle boltene, og så under rejsen skulle holde øje med dem.

Vi skal afsejle om et par dage, så det bliver med ankomst til New York omkring den 10. september.

Stillehavet 3. september 1968.

Vi har indtil nu haft en stille rejse, med godt vejr og uden de store problemer. Vi arbejder på fuld tryk med at gøre kamrene færdige.

Jeg er blevet udnævnt til autoriseret VVS montør og har lavet alle disse installationer på kamrene. Det ser ikke ud at vi bliver helt færdige, men flere kamre er allerede beboelige.

New York 9. september 1968.

Vi ankom her til morgen, og vores afløsere kommer i morgen, så vi rejser hjem om et par dage. Det bliver dejligt at få lidt ferie, før jeg skal starte på Maskinmesterskolen.

Det har været ti begivenhedsrige måneder, med oplevelser som jeg ikke tror vi havde drømt om, da vi mødtes første gang i september 1967 på Kgs. Nytorv, til nybygningskurset.

New York 11. september 1968.

I dag er det hjemrejsedag. Andersen er kommet for at køre os ud i J.F.Kennedy Airport. Så er det farvel til Cecilie Mærsk - New York og for mig, i et par år til rederiet.

På skolebænken - igen.

Efter en "streng" men også sjov og hyggelig skolegang på Odense Maskinmester Skole, med nogle gode klassekammerater. Blev jeg i 1970, i en alder af 27 år, færdig som maskinmester.

Det var lidt svært at komme tilbage til skolebænken igen, efter så mange år ude i det pulveriserende liv. Vi var kun tre i klassen, der havde sejlet før. De andre var kommet lige fra deres læreplads.

Kort efter jeg var startet, fik jeg besked om at jeg skulle over på Teknologisk Institut i København, for at tage håndværkerprøven. Upåagtet af at jeg havde svendebrev som smed og maskinarbejder.

Problemet viste sig at være min læreplads Maskinfabriken SIO i Odense, der åbenbart ikke var anerkendt i Direktoratet for Maskinmesteruddannelsen. Så jeg var nok den første SIOdreng der ville være maskinmester. Det blev ordnet og jeg kunne fortsætte studiet.

For øvrigt stiftede jeg under studiet familie idet jeg i 1969 blev gift med Birgit. Og det sammen med min eksamen året efter, var to vigtige milepæle i mit liv



Brudeparret efter vielsen. Gommens habit var selvfølgelig fra Thomsen & Co i Hong Kong, som også havde leveret thaisilken til brudens kjole. Foto: Privat.

Nybagt mester - og far på langdistance.

Efter at jeg i april 1970 var færdig på Odense Maskinmesterskole med bestået maskinmestereksamen, og efter at have deltaget i et par kurser, deriblandt Rederiforeningens kursus i ledelse, var jeg klar til at udmønstre som maskinmester.

Jeg havde ansøgt rederiet om hustru medrejse for Birgit, og vi fik besked om at jeg 10 maj i New York skulle mønstre i Cecilie Mærsk som 2.Mester og hun skulle med. Vi landede i J. F. Kennedy-lufthavnen, men da vi skulle have vores bagage, manglede hun den ene kuffert. Den blev meldt savnet, og vi ville høre nærmere. Vi blev sammen med de andre hentet af Charlie Andersen og kørt ned til Pier 11.



Birgit betragter Cecilie Mærsk ligge til kaj ved Pier 11, hjulpet af slæbebåd fra Moran. Foto: Privat.

Det var jo spændende, at skulle mønstre Cecilie Mærsk for anden gang, og nu som maskinmester. Det nærmede sig at være to år siden, jeg afmønstrede som maskinassistent. Det at Birgit var med, var også dejligt. Vi skulle nu sammen opleve det, der i flere år havde været mit liv.

Skipperen var min gode ven Mogens H. Ryge og Maskinchefen var C. B. Svendsen. Vi havde lige tid til et familiebesøg hos min onkel Viggo og Mrs. Jackson på Staten Island.

Derefter var der afgang til Canada, op af St. Lawrence til Quebec og Montreal og via Baltimore tilbage til New York.



Maskinassistent Anker Drejer instrueres i at sætte generator ind på hovedtavlen.
Foto: Privat.



2. Mester på manøvre-
vagt i kontrolrummet.
Foto: Privat.

Medens vi lå i Baltimore var Birgit sammen med Overstyrmand Steen Knutsens kone en tur i Washington, hvor de blandt andet så Det Hvide Hus, Capitol og Arlington kirkegården med Kennedys grav.

Til bage til New York, hvor hendes manglende kuffert kom, den havde været en tur i Florida. Vi fik også her tid til lidt sightseeing. På Manhattan besøgte vi Empire State Building og så Central Park og Times Square.

Derefter gik det ned til Panama kanalen og videre til Los Angeles.

I Los Angeles fik vi Kofoed, en ældre dansk-amerikaner til at køre os lidt rundt, hvor vi besøgte blandt andet Marineland og Disneyland.



Birgit hilser på en af figurerne i Tegneseriefigurparaden i Disneyland . Foto: Privat.



Birgit og Ib fotograferet i Disneyland. Foto :Privat.

Så videre til San Francisco, en af de rareste byer jeg kender. Om aftenen var vi rundt for at se den del af byen, som jeg jo kendte bedst til. En tur med den berømte Cable Cars fra Market street op til Chinatown. Og derfra over på Red Garter Inn, for at få en kande øl og høre lidt banjomusik.

Næste dag var vi med den norske sømandspræst på en større tur, over Golden Gate Bridge til Soslito, hippiernes foretrukne tilholdssted. Derefter til San Quentin fængslet, hvor vi var på rundvisning, Birgit så dog ikke dødsgangen, idet der ikke der er adgang for kvinder. Derefter til Seal Rocks, samt de store Reed Wood skove, med træer på 8-10 meter i diameter og en højde som er svær at bedømme.

På det tidspunkt var Birgit allerede, udover lidt søsyge, begyndt at blive lidt sløj med blandt andet lidt morgenkvalme. Var vores ønske gået i opfyldelse, var hun mon gravid.

Fra San Francisco over Stillehavet til Manila.

Vi havde kun kort tid der, så det eneste, vi desværre så, var de kendte steder nede ved havnen.

Jeg husker en episode oppe på "Pissekroen", hvor vi sad og fik en stille øl og snakkede med damerne. Og pludselig sagde en af dem til Birgit, på sit gebrokkne dansk: "Hvis Ib gå med damer, jeg ringe dig og du hænge ham ude på lokum".

Vi nåede da også en tur over på Svend Mærsk, for at besøge hovmesteren Kurt Mikkelsen, min gode ven fra Leda Mærsk, hvor han var kok.

Fra Manila til Singapore, hvor vi også nåede lidt sightseeing og derfra videre op til Bangkok.

Glædelig nyhed:

Morgenkvalmen og de andre symptomer var nu så udbredte, at der vist ikke var nogen tvivl længere, men vi ville selvfølgelig gerne have det bekræftet, så Birgit måtte til lægen.

Lægen i Bangkok var danskeren Ejner Ammundsen, han var broder til den første medicinaldirektør i Danmark Esther Ammundsen og var som det sorte får i familien, efter sin lægeeksamen sendt ud at rejse. Han blev i Bangkok resten af sit liv og havde der sin lægepraksis, som blandt andet rederiet benyttede. Han var et af de rareste og behageligste mennesker vi har mødt. Birgit blev undersøgt, og han kunne konstatere, at hun var omkring fire måneder henne. Så det må siges at vi begge var meget glade, og lykkelige.

Ammundsen havde af Ryge fået besked på, at der på medical-rapporten ikke måtte stå ordet "pregnet". I det jeg så ved en eventuel hjemrejse før tiden, ville komme til at hænge på alle rejseomkostningerne. Så der stod så vidt jeg husker at han havde konstateret at hun havde noget mavekatar.



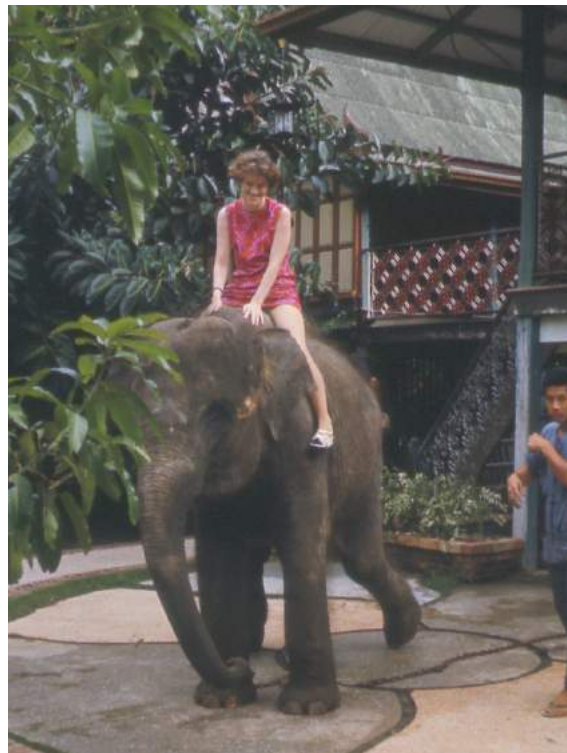
Birgit var lige før vi kørte tilbage skibet, henne ved Ammundsens lille hustempel. For at takke for den glædelige meddelelse.
Foto: Privat.

På vej ned til skibet var vi lige en smut inde på Mosquito Bar, for at aflevere et par flasker til "skorstenen". Og derefter over på Mariners Club for, stille og roligt at fejre det med lidt god mad, så vidt jeg husker fik vi Lobster Thermidor. Nede ombord blev den for os gode nyhed også fejret med et par flasker nede i matrosmessen.

De næste dage, hvor jeg havde fri, var vi så rundt for at se lidt på Bangkok. Templer og selvfølgelig Flydende marked.



Flydende marked. Foto: Privat.



Birgit på elefant. Foto: Privat.

Fra Bangkok videre til Hong Kong, hvor vi også fik tid til lidt sightseeing, udover lidt slentren rundt på Kowloon, hvor vi jo selvfølgelig var oppe hos Henderson & Co for at købe en kamfertræskiste. Vi nåede også en tur med Star Ferry over til Hong Kong øen, op på udsigt stedet Peak, samt ud til den store flydende restaurant i Aberdeen. Thomsen & Co, skrædderen, blev selvfølgelig også besøgt og han inviterede os op til diner, på en af de største restauranter på Nathan Road.

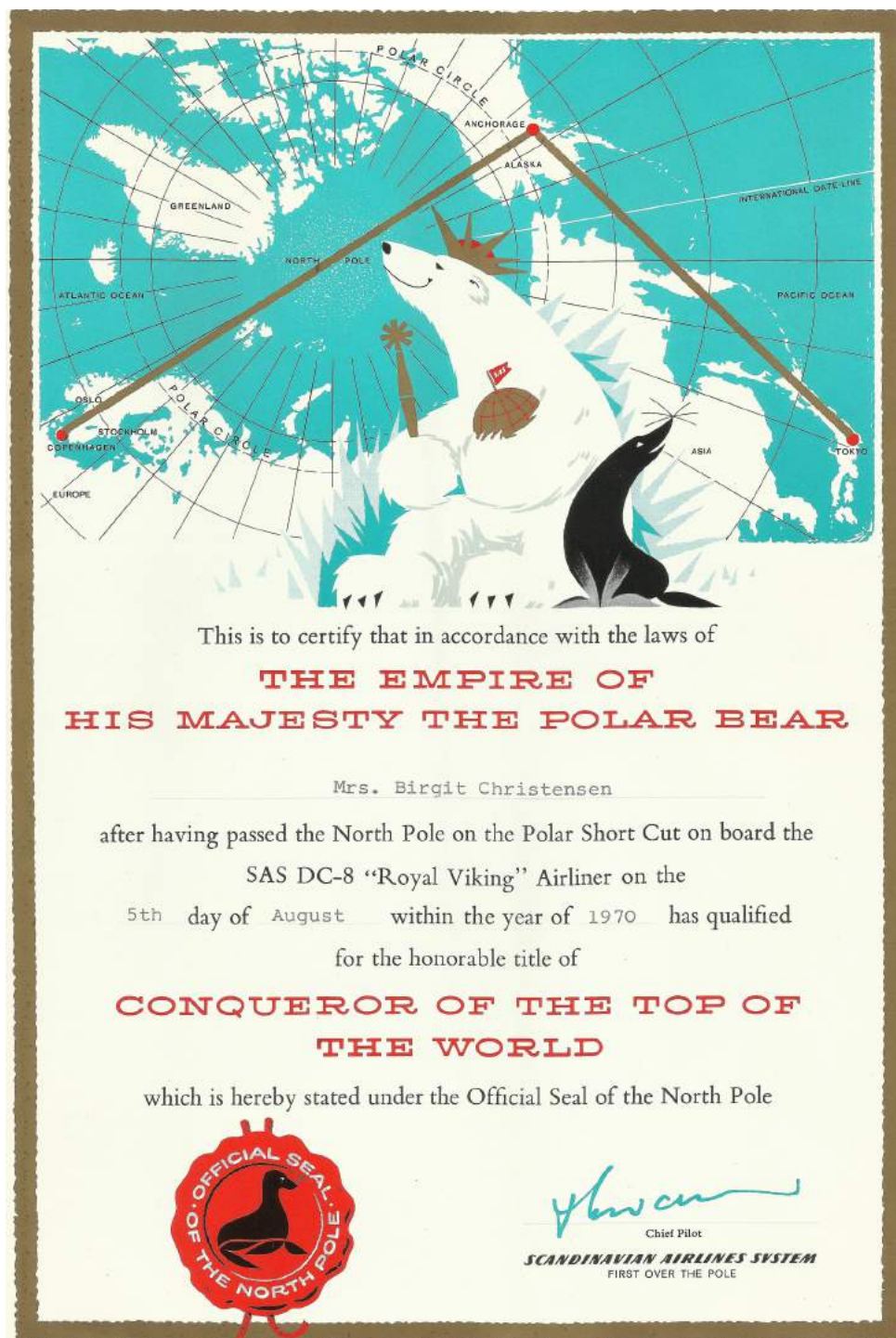
Birgit indlagt i Japan:

Fra Hong Kong til Taiwan, hvor Birgit desværre fik en kraftig influenza. Så da vi kom til Moji i Japan, måtte hun til lægen igen. Vi kunne nu ikke skjule at hun var gravid, så nu kom det officielt frem på medical rapporten. Men vores skipper Mogens Ryge fik arrangeret at teksten blev formuleret således, at hvis lægen i Yokohama valgte at sende hende direkte hjem. Så var jeg garderet mod omkostningerne ved både et evt. sygehusophold og hjemrejsen.

Da vi kom til Yokohama den 1. august, besluttedes at indlægge hende på det Internationale Bluff hospital, hvor hun lå fem, dage før hun rejste hjem.

Efter et par dages indlæggelse, skulle vi sejle videre mod USA, og jeg måtte da forlade hende. Så hun var nu helt "alene" omgivet af søde japanske sygeplejersker, indtil hun den 5. august blev fløjet hjem.

Hjemrejsen med SAS til København, gik dengang over Nordpolen med stop i Anchorage i Alaska. Og der blev af SAS udstedt certifikat, som bekræftelse på, at hun havde fløjet over Nordpolen.



Birgits Nordpolscertifikat.

Telegram flere dage undervejs:

Så gik det stille og roligt for mig de næste måneder - indtil den 21. november 1970, hvor vores søn blev født ca. tre uger for tidligt.

Det varede dog et par dage fra han var født, før jeg fik beskeden. Vi var på vej over Stillehavet, fra Japan mod USA, og der er et område hvor det ikke er muligt over radioen at få forbindelse med Lyngby Radio.

Da telegrammet fra Birgit kom, blev det højtideligt afleveret at telegrafisten og skipperen sammen med et lykønskingskort fra besætningen. Skipperen medbragte en kasse øl i dagens anledning. Samme aften havde jeg en telefonsamtale med Birgit, den foregik fra Lyngby Radio over en amerikansk kyststation. Meddelelsen om fødslen blev fejret godt og grundigt i flere dage. Da vi ankom til New York fik jeg i et brev de første billeder af vores søn.



Juleaften 1970 i officersmessen. Maskinaspiranten yderst til venstre er i gang med risalamanden, mens der samtidig fyres op under tobakken rundt om bordet. Ved siden af aspiranten sidder jeg selv, dernæst 1. Mesters hustru og 1. Mester Jens Erik Schou. Nærmest kameraet med ryggen til maskinassistenten Willy og juniormesteren Keld D. Johansen yderst til højre i billedet. Foto: Privat.



Den anden side af bordet. Fra venstre elektriker Ole Arnoldi, der er ved at tage flæskesteg, juniormesteren, en maskinaspirant, assistenten Willy og bagerst telegrafisten. Foto: Privat

Ingen afløser:

I slutningen af marts 1971 var jeg klar til at afmønstre i New York. Ja, faktisk afmønstrede jeg den 23. marts, men da rederiet åbenbart ikke kunne få fat i en afløser alligevel, blev jeg påmønstret igen.

Men jeg skulle hjem. Koste, hvad det ville. Hjemme stod vi overfor at skulle flytte til en større lejlighed, og vi skulle have barnedåb. Det var datoer, der ikke kunne ændres. Barnedåben var oprindeligt planlagt til 12. april, min fødselsdag og han var ved at være så stor, at det kneb med at kunne være i familiedåbskjolen. Men det endte med, at Birgit for en sikkerheds skyld måtte udskyde datoen for dåben til den 25. april.

De rederiet stadig ikke kunne skaffe en afløser, og vi ombord havde en juniormester, så foreslog jeg, at de rykkede både ham og 3.Mester op, så 3.Mester blev min afløser, så jeg kunne komme hjem. Det blev accepteret af rederiet, og jeg kunne så endelig nu for anden gang mønstre af, og rejse hjem.

For første gang så jeg så vores søn, der i mellemtiden var blevet knap fem måneder gammel.



Familien Christensen, ved Jesper,s barnedåb. Foto: Privat.

Tilbage til Cecilie Mærsk, af sted før konflikt:

Kort før min ferie var færdig i juni måned 1971, udsendte skibsofficers/organisationerne konfliktvarsel overfor rederiforeningen. Maskinmestrenes Forening var iblandt de foreninger der stod bag varslet. En evt. kommende konflikt kunne dog kun i gang sættes for de medlemmer, der befandt sig i Danmark og derfor arbejdede rederiet på højtryk for at få sendt så mange som muligt - udenfor Danmarks grænser.

Ifølge rederiets plan, så skulle jeg påmønstre Cecilie Mærsk som 2.Mester i New York medio juli. Det var så tredje gang i skibet. I stedet blev jeg så sendt af sted sidst i juni og blev i stedet for New York sendt til Balboa (Panama City) på vest siden af Panama kanalen. Konfliktvarslet blev imidlertid afblæst, så da jeg mellemlandede i Madrid, for at komme videre til Panama, var det hele overstået. Cecilie Mærsk var på dette tidspunkt, knapt afsejlet fra Japan

Her i Balboa opholdt jeg mig i små to uger, før Cecilie Mærsk ankom. Det var lidt kedeligt at gå der alene, men jeg tog flere gange toget til Cristobal, for at besøge skibe fra rederiet, der var inde for at bunkre. Upåagtet af om jeg kendte nogen ombord, bare for at få en snak og et stykke rugbrød med leverpostej.

Jeg kom ombord i Cecilie og sejlede så med til New York som ekstra mester, idet ham jeg skulle afløse, først skulle mønstre af i New York.

Skipperen var Ernst Jørgensen "Sure Ernst". Han var amerikansk gift og boede i New York. Jeg husker, at han havde en Pontiac Bonneville - en ordentlig flyder - og som han yndede at sige, at der kunne være 15 kasser øl i trunken. Maskinchefen var H .K .Holmelin.

Da vi kom til New York var der besked fra rederiet. Jeg var udnævnt til 1.Maskinmester og skulle rejse til Penang for at mønstre i Chastine Mærsk (et søsterskib til Cecilie Mærsk, men bygget i Norge).

Jeg sejlede dog med ned til Newport News i Virginia. Min afløser var kommet i New York, men chieften ville gerne have at jeg tog turen med ned af kysten, sammen med ham.

Ole Arnoldi og jeg mønstrede af og rejste sammen til København. Så min flyvetur i et stræk var: Newport News - Washington - New York - København - Athen - Kuwait - Singapore.

Varm debut som 1. mester i nok en C-båd.

Jeg mønstrede i Singapore. Skipperen var Helge Holm, der var færing, men dog bosat på Fanø. Maskinchefen var Mogens Hansen, en stille og sindig sønderjyde. Det var så min debut som 1. Maskinmester, jeg stod nu for første gang med ansvaret for den daglige ledelse af maskinbesætningen, samt driften af maskinrummet. Efter Singapore gik vi til Penang, den lille ø i Malacca strædet. Et område der allerede den gang var en del hærget af pirater, så når vi sejlede der havde vi vagt på dækket og spuleslangerne klar ved lønningen. Efter lastningen på Penang gik vi til Hong Kong for at gå i dok. Det var så også første gang, at jeg skulle være ansvarlig for det daglige tilsyn ved en dokning.



Chastine Mærsk i dokken i Hong Kong i 1971. Foto: Privat.

Dokning i Hong Kong:

Før dokningen havde jeg et større arbejde med at sætte mig ind i alle punkter i doklisten for at være så godt forberedt som muligt. Jeg jo var lige tiltrådt og havde derfor ikke deltaget i udarbejdelsen af listen.

Det var på det tidspunkt kutyme, at alle skærmydsler med værftet i det store og hele løstes i et samarbejde mellem værftet og 1. Mester - for så vidt opgaverne lå under maskindepartementet. Vedligehold, malerarbejde, alt på dækket og evt. nye pakninger i bundpropperne var under overstyrmandens ansvarsområde.

Der var også den evindelige debat om, hvorvidt nu dette og hint var omfattet af dokplanen og dermed indregnet i værftets tilbud på dokningen.

Hvis konklusionen blev, at en nærmere defineret opgave ikke var omfattet af dokplanen, så ventede forhandlingerne om, hvad det så ville koste i "kineserpenge" at få arbejdet lavet.

Det var en travl periode, hvor der var noget hele tiden, både dag og nat.



Chastine Mærsk i dokken, hvor der bundmales.
Foto: Privat.



Der gøres klar til at demontere rør og skrue for trækning af skrueakslen. Foto Privat.

En ting var tilsyn med arbejdets udførelse. Noget andet var slutkontrollen, hvor der løbende skulle kvitteres på værftets rapporter, så der var nok at gøre for os alle sammen.

Udover de almindelige dokningsarbejder i maskinen såsom overhaling af søventiler og filtre, så havde vi en del reparationsarbejder på hovedmaskinen. Dette blev dog udført af Brigantine Service.

Selv om der var travlt under dokningen, blev der dog også tid til et par små ture i land, mest for at få noget godt at spise.

Efter uddokning og lastning sejlede vi til Japan, hvor vi afsluttede lastningen på vestkysten i Yokohama, og derefter gik rejsen mod Panama.

Tæt på at gå helt galt:

Under denne rejse havde vi et uheld, som kunne have fået de forfærdeligste konsekvenser.

En lørdag eftermiddag, da jeg lå og fik en lur på sofaen, hørte jeg en hvislende lyd. Jeg troede først, at det var kammerdrengen, der støvsugede, men jeg skulle blive klogere. Det viste sig at være vores CO₂-anlæg til brandslukning i maskinrummet, der var startet af sig selv og havde udløst hele batteriet af flasker. Grundet CO₂en "døde" hele maskineriet. Vi kunne ikke finde 3.Mester, der havde vagten. Så jeg besluttede at tage friskluftsapparat på og gå ned i maskinrummet for at lede efter ham.

Det er ikke let at orientere sig i et mørkt maskinrum med en lommelygte og da slet ikke med friskluftsmasken på, men jeg fandt ikke nogen dernede. Jeg kom derfor op fra maskinrummet uden resultat, og da han stadig ikke var fundet, måtte jeg derned en gang til, men stadig uden resultat. Det viste sig, at han havde ligget ude på bakken for at tage solbad. Derude havde han ikke bemærket noget, ikke engang da skibet var stoppet. Ved hjælp af strøm fra nødgeneratoren fik vi gang i maskinrumsblæserne og fik udluftet, og nogle timer senere var vi sejlede igen. 3.Mester, der jo havde vagten og alligevel var gået ud på bakken for at sole sig, fik både af chieften og jeg en skideballe af den store slags. Og han blev da også sendt hjem ved ankomsten til Panama. Vi fik også i Panama et nye sæt CO2 flasker.

Besøg hjemmefra:

På USAs østkyst truede en havnearbejderstrejke med at blive langvarig. Blev den det, kunne det resultere i en kortere eller måske længere oplægning af skibet i New York. Rederiet havde derfor arrangeret, at vore kone kunne få en lille trip herover. Birgit rejste sammen med skipperens kone over til os, så hun og jeg havde et par rare uger sammen, der både gik med familiebesøg og lidt sightseeing. Da strejken var overstået, gik vi i fart igen med lastning og losning på østkysten samt Canada. Og var så på vej mod Panama igen.



Chastine Mærsk, liggende ved Pier 11 på Brooklyn. Der losses både med bomme samt af sideportene. Foto: A.P. Møller.

Varm maling:

Vi havde haft en der problemer med brændstofventilerne til hovedmotoren, idet de "sled" spidsen af dysen, så i stedet for at forstøve olien i den normale cirkel, sendte de kun en stråle lige ned mod stemplet. På grund af travlhed med andet - tror jeg nok - havde vi sprunget udskiftningen af et par ventiler over og havde troet, at det gik nok. Men det gjorde det bare ikke.

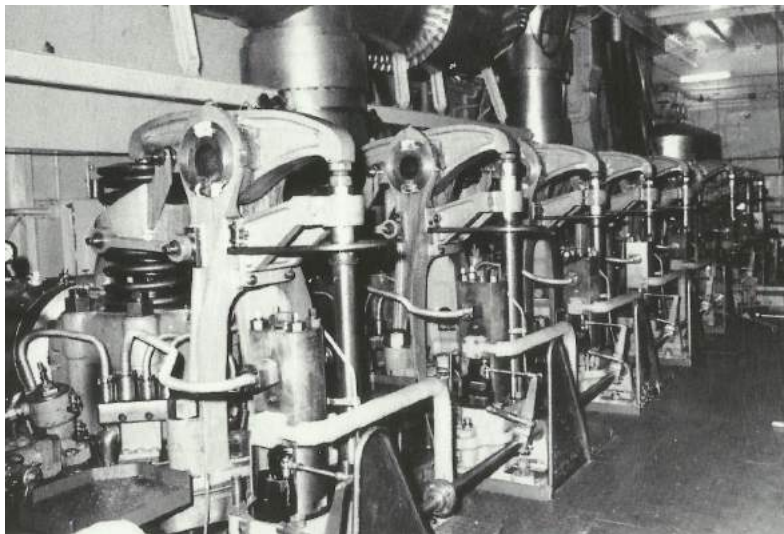
Vi fik pludselig en kraftig stigning i smøreolietemperaturen på en cylinder på hovedmotoren som udløste en slow down alarm - altså motoren gik automatisk ned i fart.

Da vi kom ned i maskinrummet og fik stoppet motoren, kunne vi se, at alt malingen omkring et cylinderparti var "brændt".

Vi startede med at tage topstykket af, det gik også rimeligt, bortset fra at det ikke var muligt at fjerne de ventiler, der var monteret på topstykket, de var brændt fast.

Så kunne vi konstatere, at brændstofventilen faktisk havde fungeret som en skærebænder og brændt et mindre hul i toppen af selve stemplet. Af dette havde smøreløsen, som bliver ledt op indvendig i stemplet for køling, haft fri adgang til selve cylinderrummet og derved til brændoliens eksplosionskammer.

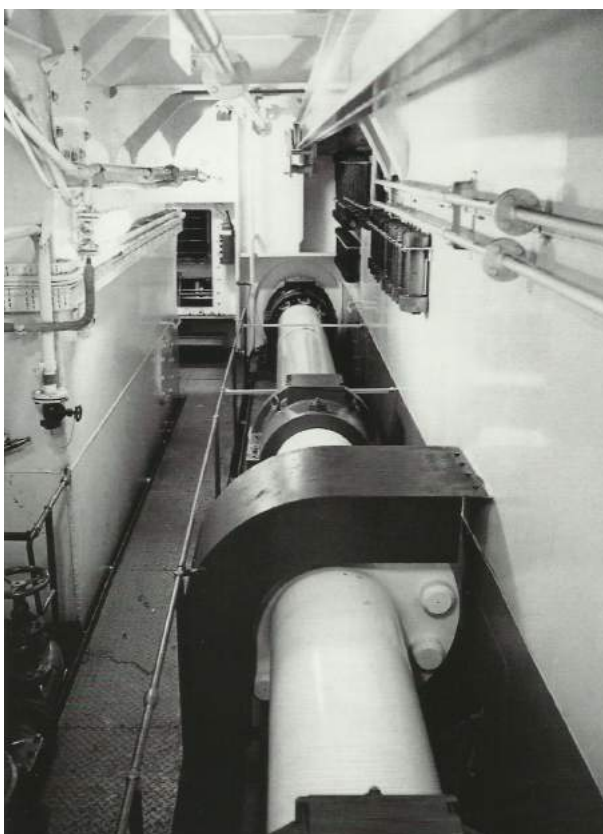
Vi havde et stort arbejde med at tage selve stemplet og stangen op, hvorefter vi kunne konstatere at det hele havde været så varmt, at stangen var anløbet og krum. Det hele måtte skiftes. Og medens vi stadig lå stille, trak vi alle de brændstofventiler der ikke indenfor den sidste måned var skiftet, op for kontrol.



Maskintoppen med udstødningsventiler. Foto: A.P.Møller.



Manøvrepanel og alarmtavle i maskinkontrolrummet. Foto: A.P.Møller



Tunnellen med skrueakslen, set ind mod maskinrummet. Foto: A.P.Møller.

Løsgået plejlstang:

Efter denne reparation gik det godt en tid, lige indtil en eftermiddag på vej over Stillehavet, hvor freden igen blev afbrudt.

Pludselig følte det som om skibet "hoppede". På vej ned i kontrolrummet kunne jeg mærke, at det blev værre, så det første jeg gjorde var at stoppe hovedmaskinen.

Efterhånden som omdrejningerne faldt, blev det stadig værre og værre.

Vi kunne konstatere, at vi havde en løs gået plejlstang, idet den ene bolt i lejet var knækket. Hvis der var gået megen længere tid, før vi havde fået stoppet hovedmotoren, så havde vi haft det, der kaldes "et ben ud gennem siden". Derefter havde der så kun været en mulighed for at komme videre, det var med slæbebådsassistance. Vi fik skiftet begge bolte og skrabet skaderne på lejet væk. Ved kontrol af de andre lejer fandt vi yderligere to bolte, der var løse.

Jeg skulle kun være i Chastine Mærsk som ferie afløser, og fik besked på, at jeg skulle afmønstre på Penang og rejse til Japan for at påmønstre Rita Mærsk.

Tanken om at sige op meldte sig i roderiet på Rita Mærsk.



Rita Mærsk, bygget i 1955 på Nakskov Skibsværft, på reden i Hong Kong. Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Jeg mønstrede i Kokura i det sydlige Japan. Skipperen var J. Egholm og Maskinchefen var "Dragør Jensen". Det skulle desværre vise sig, at jeg fik de allerstørste samarbejdsproblemer med sidstnævnte.

Jeg har sjældent set så beskidt maskinrum, som, det der mødte mig på Rita Mærsk. Der var "lort" alle vegne og olien drev ned af hovedmotoren.

Det var også som at blive sat årtier tilbage, pludselig, efter de år i skibe med vagtfrit maskinrum, nu igen skulle til at gå sø vagt i maskinen.

Men mine iagttagelser skulle blive endnu værre, viste det sig.

Motormændene opsagt:

Da motormændene den første morgen tørnede til, gav jeg dem besked om at gå i gang med deres arbejde, som helt kort lød på rengøring. De så meget mopsede ud, og kort tid efter forsvandt de. Jeg fandt dem henne agter i motormandsmessen, hvor de var i gang med en flok morgenpilsnere.

Da det havde stået på et par dage, meddelte jeg chiefen, at jeg ønskede hele "banden" afmønstret, når vi kom til Yokohama. Menige besætningsmedlemmer havde en opsigelse på syv dage, så det var nu de skulle siges op.

Han tog min besked meget ilde op, og han mente nærmest, at det var mig der var noget i vejen med. Skipperen, der længe havde været træt af forholdene, holdt dog med mig. Og så var den mundtlige kommunikation mellem chiefen og mig slut.

Små sedler:

Al kommunikation med chiefen foregik fra den dag, på små sedler, der blev skubbet ind under dørene.

Vi mønstrede en ny motormandsbesætning med "Den Kolde" som donkeymand. Vi kendte hinanden fra Effie Mærsk, og det var ved et møde oppe på Viking Bar, over en flaske sprut, at vi aftalte at han skulle skaffe den nye motormandsbesætning. Alternativet ville være en flok Hong Kong kinesere.

Han troede, at vi gik i "Fillippinerfarten", og jeg nænnede ikke at fortælle ham, at vi skulle på Persergolfen. Havde jeg gjort det, tror jeg, at hele flokken var mønstret af igen. Nå de tog det alle i stiv arm, og vi blev enige om at få ryddet op og få maskinrummet til at skinne.

Da det blev tid for års optælling af reservedele, kom mit næste chok. Aldrig har jeg set så mange gamle og slidte dele figurere som nye. Jeg tror, at det brugelige maksimum udgjorde 40 pct. af alt, hvad det lå i skuffer og skabe.

Så røg sedlerne ud og ind af dørene hos chiefen og mig igen.

Kinesisk 3. Mester:

I Hong Kong mønstrede vi en ny 3.Mester, en kineser. Han var en flink fyr, der startede med at putte 100 US dollars i min skjortelomme. Det ændrede dog ikke ved min overbevisning om, at hvis han var mester, så var det skomagermester.

Hver gang han havde vagt, purrede han mig op til flere gange med spørgsmål, de var formuleret på små lapper papir og med skitser. Og startede altid med ordene: "Dear sir first engineer". Jo manden var høflig nok.

Så da jeg jo ikke var på talefod med chiefen, og da han ikke besvarede mine sedler omkring dette, så måtte jeg via skipperen, som meddelte chiefen, at det var hans ansvar at tage hånd om 3.Mester, og besvare hans spørgsmål. Det øgede vist ikke min popularitet hos ham.

Vi sejlede så mod Singapore og videre mod Bombay i Indien. Det var under den Indisk Pakistanske Krig i 1971, som endte med dannelsen af den uafhængige stat Bangladesh.

Disse forhold udløste risikotillæg som var på 2571 kroner om måneden mod min månedlig hyre på 4728 kroner. Og Bombay, var lige akkurat inden for det område der udløste tillægget.

Vi holdt jul i Bombay, det var hyggeligt med 35 graders varme og uden aircondition, og jeg kan huske, at skipperen forlangte, at vi stillede i sort uniform, til julemiddagen. Derefter var det Karachi og derfra op i Persergolfen og videre op i Shat al Arab kanalen til Khorramshahr i Iran og Basra i Irak. Begge et par forfærdelige, gudsforladte steder. Varmt og væmmeligt. Allerede dengang var der uvenskab mellem Irak og Iran. Lodsens fra Iran bevægede sig overhovedet ikke over i den side af skibet der vendte mod Irak, og modsat med lodsens fra Irak.

Lastfryse-anlægget defekt:

Derfra fortsatte vi ned til Kuwait og Bahrain og derfra videre ned mod Singapore, hvor vi fik ordre til at gå over til Belawan på Sumatra for at tage en last rejser i vores fryselastrum.

Vi skulle selv nedfryse dem. Fryselasten havde ikke været i brug i flere år, men chiefen havde bedyrede overfor skipperen, at anlægget var i orden.

Da vi begyndte at pre-coole, fik jeg mit tredje chock. Kondensatorerne var så utætte ud til kølevandssiden, at ammoniakken forsvandt næsten hurtigere, end vi fyldte på. Samtidig var kølekompressorerne også mere eller mindre defekte.

Jeg husker, at vi efter en svær kamp under afprøvningen af frysekapasiteten, nåede ned på minus 12 grader, men aldrig de 21 grader som var kravet.

Jeg var overhovedet ikke i land i Belawan, en plads hvor jeg ikke havde været siden min assistent tid i Leda Mærsk.

Jeg arbejdede hele natten med kompressorerne, blandt andet skiftede jeg ventiler på den ene af dem. Men lige meget hjalp det, idet det alt overskyggende problem var de utætte kondensatorer, hvorigennem vi mistede kølemidlet, ammoniakken.

Som sædvanligt så jeg ikke noget til chiefen, så jeg meddelte skipperen at det ikke gik, og vi måtte droppe lasten.



På vej over Det Indiske Ocean. Foto: Privat.

Rejelast “skovlet” ud:

Chiefen fik dog på trods af mine protester overbevist skipperen og Lloyds om, at fryse anlægget var i orden, og at vi nok skulle nå ned på temperaturen. Så enden på det blev at vi lastede rejerne.

Jeg gjorde hvad jeg kunne, men temperaturen fik vi aldrig under 8 minusgrader, så da vi kom til Hong Kong, måtte hele lasten af rejer “skovles” ud.

Det viste sig senere, ved min hjemkomst, at chiefen for at redde sin egen r..., over for rederiet havde beskyldt mig for fejlen.

Jeg skulle mønstre af i Hong Kong og rejse hjem. Og ved gud jeg glædede mig, som jeg aldrig havde glædet mig før.

Jeg meddelte skipperen, at jeg var klar og min afløser var kommet. Men da vi skulle i dok, og da min afløser ikke før havde prøvet en dokning som 1.Mester, insisterede chiefen på, at jeg blev ombord, indtil vi var uddokket.

Af hensyn til skipperen accepterede jeg dette. Men jeg udvekslede ikke et ord med “Dragør Jensen” under hele dokningen.



Jeg selv og min afløser ved et besøg ombord i Ras Mærsk.
Foto: Privat.

Fra venstre:
Chieften i Ras Mærsk "Fido"
og hans Japanske kone
"Fidoline" og min og Birgits
gode ven Overstyrmand
Christian Mebæk. Og som
det kan ses så var der gang
i øl og smøger. Foto: Privat.



Efter min hjemkomst var jeg til en samtale med Bent Hansen, som dengang var Teknisk chef i rederiet. Vi diskuterede blandt andet situationerne omkring den kinesiske 3.Mester og kølelasten. Og vi var aldeles ikke enige om "Dragør Jensens" udlægning af disse forhold. Efter dette møde, begyndte jeg at overveje at sige op. Men min gode ven Knud Rasmussen, som var chef for skibspersonel, fik mig over i Supply skibene, så jeg kunne være lidt mere hjemme ved familien. For som han sagde, din fremtid i rederiet er planlagt.

Supply service i Nordsøen.



Mærsk Server Anchor Handling Tug Supply vessel. Bygget på Århus Flydedok og Maskinkompani i 1971. 757 dwt. 3800 HK og med et pæletræk på 40 tons. Foto: Privat.

Efter aftale, var jeg overflyttet til rederiets afdeling for forsyningskibe. Og mønstrede så for første gang i Mærsk Server i Esbjerg, vi gik ned til Rotterdam og på den tur havde jeg det bedst, når jeg lå ned. Indrømmet, ja jeg var søsyg, det er noget andet at komme fra et skib på en længde på 170 meter og 13900 dwt. til et på 53 meter og 757 dwt. det er helt andre hurtigere bevægelser, som man skal vende sig til. Besætningen var på ni mand, og kamrene var så små, at man skulle ud på dækket, hvis man skulle skifte mening.

Vi sejlede med gods til borerigge, såsom cement, vand, dieselolie og proviant samt maskindele. Kort sagt alt hvad de havde brug for, til riggens drift.

Udmønstringsperioden var fra Dansk havn to uger ude og en uge hjemme og fra uden lands havn var det fire uger ude og to uger hjemme.

Vi sejlede normalt ud fra følgende steder: Esbjerg, Rotterdam, Aberdeen, Stavanger og Great Yarmouth.

I en periode lå vi dog med Mærsk Server og sejlede gasrør fra Immingham og ud til en stor Italiensk pipelaying barge, som lagde et rør fra et gasfelt og ind til den engelske kyst.

Bjærgningen i Grådybet:

Vi skulle med Mærsk Server gå fra Esbjerg til Great Yarmouth for at indgå i en charter. Lige før afsejlingen, fik vi besked på at gå over under en kran og få vores "slæbeøje" sat på fast på dækket.

En BP tankbåd var gået på grund, ude på Grådybet og en af de lokale slæbebåde fra Claus Sørensen lå og trak i ham. Rederiet øjnede derfor en forretning. Vi gik ud til haveristen. Ved eftermiddags højvande, satte vi wiren på ham, og efter en times tid var han trukket fri. Vi kunne derefter fortsætte til Great Yarmouth, og alligevel ankomme til tiden.



Thrige bugerspil, spillet som er af waterfall typen var drevet af en dieselmotor og blev betjent fra en mamøvrepult på åbent dæk. Foto: Privat.

Det engelsk BP tankskib
British Trust på 25.000 dwt.
som vi trak af grunden.
Foto: aj hawker.



Vi havde bagefter en længere disputs med rederiet vedrørende vores andel af bjærgelønnen. De mente ikke vi havde krav på denne, idet vi var ansat til bjærg og bugser. Efter langs tids tovtrækkeri mellem vores organisationer og rederiforeningen, gik A.P.M med til at udbetale besætningens andel. Det blev sommeren 1974, før vi fik pengene og min andel var omkring 6000 kr. med godt 2800 kr. tilbage når skattevæsenet havde været der.

Snart var jeg igen tilbage på Kgs. Nytorv til endnu et nybygningskursus, denne gang for forsyningskibe og i den forbindelse var vi nede på Mak Diesel i Kiel. Og efter en uge på Århus Flydedok tog vi så Mærsk Shipper ud som nybygning og sejlede derfra direkte til Esbjerg.



Mærsk Shipper ved boreplatform i Nordsøen.
Foto: A.P.Møller

Opsigelsen:

Efter et halvt år i forsyningskibene i Nordsøen, hvor det havde været muligt med et næsten normalt familieliv. Ville man nu sende mig ud på Golfen, hvor udmønstringsperioden var otte uger ude og fire uger hjemme. Det stemte ikke overens med mit ønske om mere tid med familien.

Så med baggrund i dette valgte jeg den 22. september 1972, at opsigte min stilling i rederiet.

Knud Rasmussen var ked af min beslutning, og forsøgte at tale mig fra det. Men beslutningen var taget og stod fast. Og det blev så aftalt at min opsigelsesperiode skulle afvikles ombord i Susan Mærsk.

Susan Mærsk på opsigelsen.



Susan Mærsk, bygget på Nakskov Skibsværft i 1954, liggende ved Ocean Terminal i Hong Kong. Det var første gang jeg sejlede med et skib med den nye bemaling, hvor skibsnavnet på skibssiden var erstattet af ordene MAERSK LINE. Foto: Jørn Albjerg.

Jeg mønstrede Susan Mærsk i Abidjan på Elfenbenskysten, Skipperen var J.H. Hansen og Chieften var Asger M. Andersen. Skipperen blev i Los Angeles afløst af Ole Kristensen (kendt fra sin tid som port captain i New York, som Ole styrmand). Jeg rejste ned sammen med 3. Mesters forlovede, de skulle giftes i Abidjan. Så det hele startede med en større bryllupsfest.

De blev gift oppe hos den danske konsul, med en reception på konsulatet. Derefter en reception ombord på Susan Mærsk og endelig en større bryllupsfest oppe på et hotel i byen. Festen var så "saftig" at vi måtte udskyde vores afsejling med et døgn. Vi sejlede derfra til Panama og videre til Ensenada i Mexico, så Los Angeles og San Francisco. Og derfra over Stillehavet til Japan med lastning på hele kysten.

Jeg vil lige nævne at jeg ikke gik søvagt, men dagmand. Førstemestervagten i søen klaredes af den meget dygtige norske donkeymand. Så jeg havde nogle afslappede måneder ombord.

På vej over Stillehavet havde skipperen bedt os om at fjerne radiatoren på hans toilet. Hans kone skulle komme i Japan og hun var for at sige det pænt lidt bred bagover, så han havde målt, at uden radiatoren var væk, ville hun svært kunne opholde sig derinde.

Så chieften og jeg udrustede os for sjovt med en forhammer og håndtaget fra en skærebænder, bankede på hans dør og præsenterede os som "forhammer og skærebænderbanden", hvorefter vi fik over nogle bajere planlagde projektet.

I spjældet i Japan:

I Kobe blev Chieften og jeg arresteret af havnepolitiet. Årsagen var at de havde fundet olie i vandet omkring skibet. De tog prøver af vores fuelolie for analyse, men da disse var negative, blev vi efter knapt et døgn løsladt. Det var heldigt, for 3. Mester havde faktisk lænset fra akseltunnellen.

Under "spjældopholdet" sørgede chiefens japanske kone for god forplejning, så vi led ingen nød. Fra Japan til Hong Kong og videre over Det Indiske Ocean til Durban og Cape Town i Sydafrika.

Jul og afmønstring:

Vi holdt jul i søen på, en rigtig "skibs jul" med juletræ, rigtig dansk julemiddag og julegaver fra familien (jeg havde nok fået min med, da jeg rejste hjemmefra).

Der var også de vante gaver som var indsamlet hjemme og som vi havde modtaget fra Sømandskirken i Hong Kong. Det var de sædvanlige gaver, som et par hjemmestrikkede luffer, vedlagt et kirkeblad og en varmende hilsen fra en ældre dame.

Ved ankomst til Cape Town den 30. december 1972, mønstrede jeg af og rejste hjem.

Ved hjemkomsten til Nyborg færgehavn, blev jeg modtaget af Birgit og Jesper. Jeg var hjemme og den karriere jeg som ungkarl havde planlagt til at skulle være en livsstilling, var endegyldig slut.

To ting jeg fik med mig fra min tid i Mærsk var: loyalitet og arbejdsomhed, noget jeg fik brug for i mit videre arbejdsliv.

Tilbage til et Mærsk skib, tyve år senere.

En af Actas faste kunder var Odense Stålskibsværft Lindø, og i hele min ansættelsesperiode på næsten 33 år leverede vi udrustning og kraner til Mærsk skibe bygget på Lindø værftet.

I den forbindelse løb jeg af og til ind i nogle af mine gamle kollegaer, enten når de gik som tilsynsførende på værftet og eller skulle tage en nybygning ud.

I 1993 leverede vi slangekraner og proviantkran til nybygning 141 VLCC Eleo Mærsk, dobbeltskroget tankskib på 300.000. t.dw.

På skibets første rejse efter en last crude oil på Golfen, blev hejsespillet på en af slangekranerne beskadiget og samtidig havde de et par andre problemer. Der blev så på et møde på værftet besluttet at jeg sammen vores overmontør John Bern, skulle rejse ned til Cape Town, gå ombord og under medsejling til Rotterdam klare problemerne.

Rejsen Cape Town - Rotterdam:

Vi fik samlet komponenterne sammen og sendt dem til Cape Town, og rejste så der ned. Da skibet var et par dage forsinket, fik vi tid til at lege lidt turist. Vi besøgte nogle vingårde og selvfølgelig var vi på Kap det Gode Håb, klippeudspringet hvor Atlanterhavet møder Det Indiske Ocean.



Eleo Mærsk sejlen langsomt fremover, klar til at modtage helikopteren, med os og vore dele. Billedet er taget fra helikopteren. Foto: Privat.

Da Eleo Mærsk ankom (eller rettere passerede Cape Town) blev vi i helikopter fløjet ud til skibet. Vi tog først et par runder omkring skibet, så en fotograf kunne tage nogle officielle billeder til rederiet. Vores dele hang i et slæng under helikopteren, og det blev først "sat" på dækket og lidt senere landede vi så, og for første gang i 20 år stod jeg igen, for en kort bemærkning, på dækket af et sejlen Mærsk skib. Og for første gang på et tankskib.



Jeg selv stående foran helikopteren, (slænget med delene ses bagved) sammen med en repræsentant fra APM,s agent. billedet er taget i hangaren, før afgang fra Cape Town. Foto: Privat.

Eleo Mærsk havde en længde på 343 meter og med en bredde på 56 meter, svarer det til et dæksareal på 19208 m². Det vil sige at mit sidste skib, den "gamle" Susan Mærsk ville kunne have stået ca. seks gange på dækket.

Efter vi var kommet ombord, blev farten igen øget og vi var nu på vej nordover, langs Vestafrikas kyst mod Rotterdam.

Jeg kendte ingen af besætningen, som var på 13 mand, de var bortset fra skipperen og chiefen, alle folk der var begyndt i rederiet længe efter jeg var stoppet.



Acta hydraulisk proviantkran type HSC 125. Foto: Privat.

Vi gik i gang med arbejdet, som vi skulle være færdig med inden vi nåede Biscayen, idet vi der ville møde dårligt vejr, der ville gøre det umuligt at arbejde på dækket.

Vi arbejdede os så stille og roligt gennem opgaven, menig at indbygge olie/luftkølere på slangekranerne, foretage diverse justeringer af hydrauliksystemet og udskifte de defekte dele i det havarerede hejsespil. Og det hele foregik i det flotteste vejr. Så det hele skred planmæssigt frem, og dermed var der også tid til at nyde turen. Kort tid før vi skulle passere De Kanariske Øer, var vi i realiteten færdig, bortset fra en manglende ventil, som ville blive leveret ud til skiber når vi passerede Las Palmas. Dette måtte dog opgives, idet skipperen ikke som agenten ønskede, ville stoppe skibet helt op. Så ventilen blev sendt videre til Rotterdam, hvor lodsens så ville bringe den ombord.

Efter små to uger nåede vi Rotterdam, og medens vi sent en mørk aften sejlede op ad Maas floden til den store olieterminal i Europort, blev ventilen monteret og arbejdet var færdigt.

Næste dag blev kranerne vægtbelastet og endelig afleveret til værft og rederi. Vi havde haft en god tur, i de i alt tre uger vi havde været hjemmefra.

Tanker på hjemturen:

Det havde også været spændende for mig rent personligt, efter tyve år, igen at stå ombord i et skib med den lyseblå farve og den syv takkede stjerne i skorstenen. Der var sket en udvikling, men dog mest af teknisk art, idet selve apteringen, kamre og så videre ikke var megen anderledes, end det jeg havde mødt de tyve år tidligere ombord i Laust og Cecilie Mærsk, bortset fra at de var lidt større.

Men en ting var dog væsentligt ændret, det var besætningens udmønstringsperiode, der nu var nede på 3 måneder ude og det samme hjemme. Hvor vi havde haft omkring 12 måneder ude og omkring 3 måneder hjemme.

Endelig var men nu ikke mere afhængig af telegrafistens forbindelse med Lyngby Radio, men kunne via satellit forbindelse få kontakt med familien på alle tider af døgnet. Enten via mail eller telefon.

Men det sociale samvær ombord var minimalt, for ikke at sige, at det slet ikke eksisterede. Det var i hvert fald en ting der havde ændret sig totalt fra "gamle dage".

Så min konklusion, under hjemrejsen til Odense, var at jeg, hvis der havde været disse forhold i 1972, så var jeg muligvis eller sandsynligt nok blevet i rederiet.

Skibsliste.



Leda Mærsk. Fragtskib bygget på Odense Stålskibsværft i 1957. 9720 dwt. 11.100 IHK. Fart 17,5 knob.

Maskinassistent:

Mønstrede i Genoa Italien 3. marts 1965 og afmønstrede i Genoa Italien 1. april 1966. Hyre inkl. farts og amerikatlæg 1695,- kroner.



Effie Mærsk. Fragtskib bygget på Odense Stålskibsværft i 1955. 9.700 dwt. 12500 IHK. Fart 18,5 knob.

Maskinassistent:

Mønstrede i New York USA 1.juni 1966 og afmønstrede i Yokohama Japan 20. december 1966. Hyre inkl. farts og amerikatlæg 1968,- kroner.



Laust Mærsk. Bulkcarrier bygget på Odense Stålskibsværft i 1965. 46.500 dwt. 15200 IHK. Fart 16 knob.

Maskinassistent:

Mønstrede i Kobe Japan 22. december 1966 og afmønstrede i Baltimore USA 6. Juni 1967. Hyre inkl. fartstillæg 1848,- kroner.



Cecilie Mærsk. Fragtskib bygget på Kockums i 1967.
13.970 dwt. 22.800 IHK.
Fart 23 knob.

Maskinassistent:

Mønstrede i Malmø Sverige 21. november 1967 og afmønstrede i New York USA 11. September 1968. Hyre inkl. farts og amerikatlæg 2432,- kroner.

2. Maskinmester:

Mønstrede i New York USA 10. Maj 1970 og afmønstrede i New York USA 8. april 1971. Hyre inkl. farts og amerikatlæg 3494,- kroner.

Mønstrede i Cristobal Panama 5. Juli 1971 og afmønstrede i Newport News USA 29. juli 1971. Hyre inkl. Amerikatillæg 4068,- kroner.



Chastine Mærsk. Fragtskib bygget på Bergens Mekaniske i 1968.
13.970 dwt. 22.800 IHK.
Fart 23 knob.

1. Maskinmester:

Mønstret i Penang Malaysia 3. August 1971 og afmønstret i Penang Malaysia 14. November 1971. Hyre inkl. Fartstillæg 4738,- kroner.



Rita Mærsk. Fragtskib bygget på Nakskov Skibsværft i 1955.
9.673 dwt. 12.500 IHK.
Fart 18,5 knob.

1. Maskinmester:

Mønstrede i Miike Japan 21. november 1971 og afmønstrede i Hong Kong 21. februar 1972. Hyre inkl. Fartstillæg 4900,- kroner.



Forsyningskibe:

Mærsk Server bygget på Århus Flydedok i 1971.
 Mærsk Helper bygget på Århus Flydedok (Roland Werft Bremen) I 1972.
 Mærsk Shipper bygget på Århus Flydedok i 1972.

757 dwt. 3800 IHK. Fart 13 knob
 Pæletræk 40 tons.

1. Maskinmester:

Udmønstringer fra Esbjerg og Great Yarmouth i England i perioden fra 29. marts og til 6. september 1972. Hyre 6040,- kroner.



Susan Mærsk. Fragtskib bygget på Nakskov Skibsværft i 1954.
 9700 dwt. 12.500 IHK
 Fart 18 knob.

1. Maskinmester:

Mønstret i Abijan Elfenbenskysten 10. Oktober 1972 og afmønstret i Cape Town Sydafrika 30. december 1972. Hyre inkl. fartstillæg 4785,- kroner.

Maskinmesteren går i land, arbejdsårene på ACTA

Årene 1973 til 2005

Min tid på Maskinfabrik ACTA i Odense, en virksomhed der producerede skibsudrustning. Først som værkfører og siden som kvalitetschef.

Dagligdagen, fabrikkens udvikling, samt oplevelser på nogle af mine mange rejser verden rundt.

“Actaner” i 1970erne.



Fabriksanlægget på Industrivej 9 Odense. Foto: Acta.

I foråret 1973, efter jeg havde afholdt ferien fra min ansættelse i Mærsk. Var jeg i et par måneder, medens jeg søgte en stilling, ansat på Odense Stålskibsværft Lindø som maskinarbejder i deres vedligeholdes afdeling.

Efter et par samtaler med ing. Laurits Agersø og en sluttelig samtale med Actas ejer Kaj Arne Pedersen, startede jeg den 1. august 1973 som værkfører. Produkterne var på det tidspunkt i det store og hele beregnet på fortøjning af skibe, og det var ret simple produkter, med en stor stålmenge og lav forædlingsgrad.



Billede visende Acta,s produkter, rulleklys, lederuller samt pullerter. Foto: Acta.

Faldrebsspil var også i den del af produktsortementet med en lidt højere forædlingsgrad, som også indeholdt en simpel bådekran og en fastarms elektrisk storeskran, hvor hejseværket i de første var en almindelig Stahl talje.



ACTAs ejer Kaj Arne Pedersen
foran fabrikken i 1974.
Foto: Acta.

Acta var dengang kendt for de mange arbejdskonflikter, og jeg havde heller ikke været ansat mange dage før den første indtraf. Folk satte sig over i kantine. Uden at have større belæg for det, så tror jeg at de konflikter var en livsstil for Kaj og at han egentlig ville havet kedet sig uden dem. Nå, gennem årene tog de af og blev færre og færre.

Men Acta havde i høj grad også en social profil, blandt andet ved deltagelse i projekter vedrørende lærlingeuddannelsen, hvor vi havde et samarbejde med min gamle lærekommeret fra SIO, Allan Andersen som nu var faglig sekretær ved Metal.



Montagepladsen for klys og lederuller.
Det er "Store Viggo" der ses på billedet.
Foto: Privat.

Maskinparken som var lidt gammeldags, blev i takt med produkternes ændring moderniseret.

I 1974 Købte vi den første NC-styrede drejebænk, et ordentlig kvantespring. Det var en japansk Mori-Seiki og året efter, da vi fik en stor ordre fra Tyskland på rulledrejeklus, købte vi en NC-styret mindre plandrejebænk af samme fabrikat. Vi var da blandt de 12 virksomheder i Danmark, der havde flest NC-styrede maskiner. Kort efter købte vi et par brugte boreværker, blandt andet et 125mm Union værk oppe fra Nohab lokomotivfabrikken i Sverige.

Funktionærernes sommerudflugt 1973.
Fra venstre: Grethe Lyngé, Jørn Møller, Birgit, Åge Henriksen og Møllers kone.
Foto: Privat.



Fra venstre: Møllers kone, Kaj Pedersen, Åge Henriksens kone, K. E. Henriksen, Inger Pedersen og Leif Ørum. Foto: Privat.

Fra Højre: Jeg selv, en kontorpige, Jakob Lyngé, en kontorpige, Jakob Lyngé og Lars Thomassen (som jeg afløste som værkfører).
Foto: Privat.



Min første udlandsrejse: Kan ni li whisky (pidatko visky).



Russian Navy, Dubna Fleet oliers, Rauma-Repola Finland 1974. Acta storeskran ses på forskibet.
Foto: WARFARE.RU.

Jeg rejste i foråret 1974 til Finland, for på værfterne Rauma-Repola og Holming oy i Rauma, at opstarte og aflevere nogle kraner type PC30.

Det var også mit første møde med Actas agent Stig Erik Paltchik, og det havde ikke skortet på advarsler fra både Kaj og Agersø, om at passe på ham.

Han hentede mig i lufthavnen i Helsingfors, og så var vi i snevejret på vej de 300 kilometer i hans gamle Rover. Ret hurtigt kom ordene "kan ni li whisky" og da jeg nikkede, stoppede han ved en forretning og købte to flasker.

Da vi efter nogle timers forfærdelig kørsel ankom til hotellet og var blevet indlogeret, ville han lige give en lille en, før vi skulle ned at spise. Den lille en, var et stort tandglas tørt whisky. Vi nåede et par stykker og jeg måtte have en bajer til at skylle efter med. Så ned for at spise, og jeg tror nok at mine øjne kiggede lidt over kors, nå det gjorde alle de andre gæsters også. Vi fik så et godt måltid med diverse vine og andet. Og så stod der sku "sove" i mine øjne.

Efter en god nats søvn, jeg havde jo nærmest været bedøvet. Så var det tid til arbejdet.

Kranen var monteret på et russisk flådefartøj, et forsyningseskib der i søen kunne overføre brændstof og proviant til andre skibe. Kranen var monteret på et dækshus på bakken.

Vi gik i gang med at køre med kranen, men efter kort tid ville den ikke dreje, jeg demonterede drejgearet, og fandt at navet i snekehjulet var knust. Det var lavet af almindeligt gråjern, så det var egentlig ikke så underligt at det ikke kunne holde.

Vi fik fat i Agersø, som lovede at fremstille et nyt med svejst stålnav og sende det op til os.

Vi brugte så aftenen til at underholde russerne og et par fra værftet, og vi fik så igen nok af alt, og aftenen sluttede på kasinoet.

Næste eftermiddag kørte vi til Åbo, en tur på 90 kilometer hver vej, stadig med snevej. Men pakken var strandet i Helsingfors, så vi måtte derned igen næste dag.

Jeg fik monteret drejgearet igen, og nu kunne kranen dreje.

Da vi næste morgen skulle køre prøver, hev Stig sit nye stopur op af lommen. Han skulle nok tage sig af tidsmålingerne.

Russerne stod ved lønningen, og skulle give signal for den aftalte hejselængde der skulle måles og som var udregnet til at tage 20 sekunder. Der belv givet signal og Stig startede uret og efter 18 sekunder stoppede han uret, og så kom lidt senere jo signalet fra russerne. Alle gik hen for at se tiden og var glade idet 18 sekunder jo var bedre end det specificerede.

Da jeg spurgte Stig hvorfor han stoppede uret før tiden, var svaret " man må stoppe uret, så tiden passer kunden". Nå alle var glade, så pyt med det.

Efter en hyggelig og knap så våd aften, jeg tror faktisk at Stig var blevet lidt træt. Så var det næste dag tilbage til Helsingfors og hjem.

Efter sådan en tur var det dejligt at komme hjen til en gang frikadeller med stuvet spidskål og et glas vand.

Gantrykraner til Burmeister & Wain.

Det næste store projekt vi gik i gang var i 1976 med var levering af gantrykraner til B&W. De havde tidligere købt dem ved Århus maskinfabrik, men på en forespørgsel om vi kunne levere, rejste Agersø og jeg over for at se på kranen.

Det var noget af en udfordring, bjælken som hang i to galger og var forskydelig, var 34 meter lang og en opsvejst kasseprofil.



Gantrykranen ved funktionstest-opstilling i hal 3. Foto: Privat.



Gantrykranen læsses i et stykke på specialtransport. Hækrollen til højre i billedet er til Lorentsen i Brasilien. Foto: Privat.

Efter at den første kran var monteret ombord, rejste Agersø og jeg så over for at teste den.

Det var fredag den 13. og vi sad i toget i vogn 13 (dog ikke på sæde 13) Da vi kom til Refshaleøen gik vi i gang med at montere de sidste endestop mm. Og fik kranen funktionsprøvet og dermed bjælken kørt både ud til stb. og bb. Samt løbekatten afprøvet uden last. Det så blev aftalt at prøverne skulle foregå lige efter frokost. Vi spiste en god frokost i kantinen og Agersø skulle lige have en snak med Gruntvig fra tegnestuen, så jeg gik ned ombord.

Efter aftale var bjælken efterladt udover bb. side. Klokken lidt over 13, skete uheldet, en af værftets portalkraner påkørte bjælken, som over de yderste 6-7 meter blev bøjet og vredet og galgen blev lettere deformeret. Men heldigvis faldt kranen ikke ned på dækket. Efter reparation, blev kranen ugen efter afprøvet og godkendt.



Jeg selv ved den endelige test, af kranen (kongeskibet ses i baggrunden) Foto: Privat.

Dagligdagen fortsætter på Acta.

Produktionen, var stadig koncentreret om specielt rulleklys, som blev leveret til de store værfter i Nordeuropa og Italien der byggede tankskibe, hvoraf kan nævnes: Kockums - Uddevalla - Øresundsvarvet - A.G.Weser og Italcantierri. For ikke at forglemme vores store nabo Lindøværftet, hvor leverancerne var store ledevalser, PKL og lederuller.

I november 1978 blev der afholdt en familiedag.



Besøgende i hal 2, ved lageret, det er Værkfører. Aksel Ipsen med ryggen til.
Foto: Privat.



Besøgende i hal 1, midt i ses Carlo som var vores mangeårige boreværks mand. Foto: Privat.

Besøgende i hal 3-4.
Foto: Privat.



Udviklingen af produkter fortsatte, specielt blev der fokuseret på spil, og det blev samtidig besluttet at afvige fra forretningskonceptet "dæksudrustning" idet ing. Hans Petersen blev ansat til at konstruere styremaskiner.



Opstilling af styremaskineanlæg, agterapparat, pumpestation og styresøjlen. Foto: Privat.

1978 var vi med i et projekt, i forbindelse med et efteruddannelses- og genoptræningskursus for langtidsledige og havde derefter et par stykker ansat i en slags jobdannelse. Fredag 22. December 1978 var der en artikel i politiken.



Billedet viser fra venstre: Jeg selv, Kaj Sørensen, Kurt Johannesen og Erik Gjersing.

Ankerwirespil Lindø.



Anker-wirespil med spoleapparat. Foto: Privat.

Vi fik en henvendelse fra Lindø, der var ved at færdiggøre en offshore flattopbørge til et dansk rederi. Deres tyske leverandør af ankerwirespillet kunne ikke levere til den aftalte tid, derfor blev vi spurgt om vi kunne klare opgaven.

Vi tog ud og besøgte spillet, fik specifikationerne samt hoveddimensionerne med hjem og efter en kort diskussion internt, accepterede vi en ordre.

Spillet blev konstrueret på rekordtid og vi gik i gang med produktionen. Da vi skulle "gevindslå" spoleakslen, som var med et stigning på 110mm, fik vi et tilsyneladende problem. Den gamle Niles drejebænk kunne umiddelbart ikke ramme denne stigning,

man havde prøvet alle indstillinger for ledeskruen. Det eneste der ikke var prøvet, var at ombytte de to tandhjul der trak den, dette gjort og stigningen var nu 110 mm. Spillet blev fremstillet på rekordtid og monteret på prammen.

Lige før afsejlingen skete der et uheld, en fra Lindø kom til at lukke for sugerøret til hydraulikpumpen og startede derefter op. Med det resultat at pumpen "rev sammen". Vi fik fat i pumpeleverandøren H. Søndergård og den gamle Søndergård "himself" kom kørende i sin gamle Toyota med en ny pumpe. I ventetiden før vi kunne køre ud på Lindø for at montere den, havde vi nogle hyggelige stunder sammen, hvor han fortalte om sine oplevelser i England under anden verdenskrig. Hvor han som ung ingeniør havde rejst rundt, og repareret hydrauliksystemer på krigsskibe. Pumpen blev monteret og vi blev lige tidsnok færdig til at komme i land, før slæbebåden som havde ligget og ventet, trak af med prammen. Spiltypen blev en slags "fader" for flere senere leverancer.

Havundersøgelsesskibet Arad.

Vi fik i 1978 fra Rumænien en ordre på fire ankerwirespil til ankring og positionering af Arad en ældre coaster, der på værft i Turnu Severin, for Universitetet i Constanta, blev ombygget, med blandt andet en dykkerklokke fra set tyske firma Drager. Spillene to for og to agter, blev styret fra en pult på broen. Der kunne pumperne startes og spillene betjenes enten et af gangen, eller alle fire, ved hjælp af to joystick. Hvis man f.eks. lagde begge håndtag fremover, så trak de forreste og de agterst spil slækkede. Hvis begge håndtag blev lagt mod hinanden, så trak alle fire spil, osv. Samtidig kunne wires hastighed samt hvor mange meter ude, ses. Derudover var der ved hvert spil mulighed for en hydraulisk styring.



Spillene opstillet på fabrikken til funktionstest.
Foto: Privat.

Spillene blev med lastbiler sendt til værftet i Turnu Severin på Donau (tæt ved jernporten). Toni Lauesen og jeg rejste et par måneder senere derned, for at starte spillene op.

Vi fløj ned til Bucharest via Østberlin. Det var lovet at der ville stå folk i lufthavnen for at tage imod os, men der var ingen, så vi tog ind til Gara De Nord, for at tage toget. Toget kørte ved 19 tiden og efter en lang køretur, med mange stop, var vi kl. 0200 fremme. Og på banegården stod der så en delegation for at tage imod os.

Vi blev proppet ind i en ambulance, Toni på båren og jeg på en skammel ved siden af, og så "humpede" vi os hen til hotellet.

Da vi næste morgen blev hentet og kom ud til værftet, måtte vi vente en times tid ved en baneoverskæring lige uden for porten. Da vi endelig kom ind på værftet, så vi at de var ved at skifte hjul på ambulancen, slangen sad ud gennem dækket, det havde vi kørt med.

Vi trippede for at komme i gang, men nej, der skulle først holdes et møde med alle de involverede teknikere, der var mange og der sad Toni og jeg så alene mod den flok. Endelig fik vi lov til at komme ned for at kontrollere, så godt det var muligt, alle installationerne.

Da vi skulle have spillene i gang og de satte hovedafbryderen ind, startede pumperne. Det var jo ikke meningen, vi bad dem åbne elskabet, som var låst med en stor hængelås. Men nej, vi blev sendt tilbage til direktøren for en kop kaffe. Og da de havde fundet fejlen selv, blev vi hentet igen.

Efter en uges tid, med samme procedure når der var en fejl, var alle spil funktionsprøvet. Og vi rejste hjem.



Arad ved kaj i Constanta. Spillene og de store ankre ses. Foto: Privat.

Arad på Sortehavet under prøveturen. Wiev udover dækket med dykkerklokken. Foto: Privat.



Senere rejste vi derned igen. Vi fløj som sædvanligt til Bucharest og derfra videre til Constanta med indenrigsfly. Det var et af de russisk byggede kopier af Fokker Freindship, det larmede så meget at man skulle tro de havde glemt isoleringen og vibrationerne var så kraftige, at man skulle tro man sad ovenpå motoren. Vi sejlede ud på Sortehavet og prøvede om vi kunne ankre op med alle fire ankre.

Men det lykkedes ikke, vi kunne til nøds selv lægge de tre ud. Så det med at holde skibet i position og "trække" det ned i vandet fik vi ikke prøvet.



Forreste stb. spil under ankring. Foto: Privat.

Forholdene ombord var så dårlige, at vi faktisk kun tænkte på hvornår de dog var færdige med at "lege", for uden assistance til at lægge det fjerde anker ud, kunne vi faktisk ikke prøve de vitale funktioner.

Kosten var også elendig, det var ikke særligt appetitligt det de spiste. Jeg husker en dag da vi sad oppe på poopdækket, lige ved skylighted ned til kabyssen, hvor de var i gang med at lave "bouillabaisse", vi kunne se fiskeøjnene og andet flyde rundt i gryden. Vi bad om en omelet.



Afslapning under prøveturen.
Foto: Privat

Efter en uge opgav de deres prøvetursprojekt, vi sejlede tilbage til Constanta. Og jeg fik en underskrift, på at alt var godkendt.

Elsam kulpramme, Lindø.

I 1978-79 leverede vi til en serie kulpramme automatiske fortøjningsspil. Det var igen en udvidelse af vort produktprogram.



Aut. Fortøjningsspil. Foto: Privat.

Kulpram Thorvald og Willy på Lindøværftet. Foto: Privat.



Under trækprøvningen, sent om aftenen, af spillene på Willy, blev et af rørene fra manøvreventilen til hydraulikmotorerne trukket ud af sit fittings. Ib Hansen fra Elsam og jeg forsøgte at bukke et nyt rør over i Lindøs rørværksted, men vi kunne ikke få det til at passe på mål. Jeg kørte så hjem på fabrikken og med vores rengøringsdamme som "holde ved hånd" fik jeg efter et par forsøg bukket et rør der passede. Så næste morgen var vi klar til prøverne igen.

Senere efter at prammene var sat i drift, med Svitzers Mjølner som pusher-tug, fik vi en del beklagelser over "tensionfunktionen", sammen med Lindøs garantiafdeling lavede vi et lille kursus i brugen af spillene. Men vi fik stadig reklamationer.

Agersø og jeg blev kaldt ud på Fynsværket hvor Thorvald lå med problemer. Da vi ankom kunne vi se at fortøjningswirene var stramme som violinstreng, og prammen var helt spændt an mod kajen. Wirene løsnede sig pludseligt med et brag, og da vi kom op ombord, kunne vi konstatere at de fortøjede med tensionsystemet, men med bremsen på spiltromlen spændt. Jeg løsnede bremsen og systemet fungerede nu. Det viste sig at problemet med betjeningen egentlig lå i hvem der havde ansvaret for prammen, når Svitser havde fortøjet og var sejlet igen.

1980erne: Acta,s jubilæumsårti.

Vi var nu godt i gang med store udfordringer, og det var som om grænserne skulle prøves af. Og med en direktør som Kaj Pedersen, som var en igangsætter, så var det bare med at komme videre, fik vi en forespørgsel stor som lille, så skulle og kunne vi bare lave det.

Det betød også at vi igen måtte ud for at se på værktøjsmaskiner. Det blev, ved Kajs og mit besøg i Østtyskland til en stor Union planbænk, og senere en Toz akselbænk og endelig, efter et besøg hos Cincinnati i England, til købet af et bearbejdningscenter, et Vepematic, ved Kajs gamle læreplads V. Pedersen i Høng (pris 1.6 mill. kr.) Og så var vi i klar til fremtiden.

Og midt i det hele, havde Acta og dermed Kaj Pedersen i marts 1980 25 års firma-jubilæum. Det blev fejret ved en reception på fabrikken og en frokost på Restaurant Skoven samme dag.

Derefter blev der den 11 april holdt en stor fest, for samtlige ansatte på Ringe Hotel.



Birgit og jeg hilser på Kaj og Inger ved ankomsten til Ringe Hotel.
Foto: Privat.

Kolossen her skal styre os over Storebælt. Det er cylindren til den styremaskine, der monteres i en af de nye bredflabede Storebæltfærger, nærmere betegnet i »Kronprins Frederik«. — Det er dejligt at se metallet blive skabt til grej, siger direktør Kaj Petersen. Foto: Finn Jørgensen

7500 Marshall-kroner blev til million-fabrik

Møde med Kaj Petersen og hans ACTA

Af
IVAR BUHL MORTENSEN

— Det kan godt krible lidt i fingrene for at arbejde med stålet ved drejebænken. Føle noget bliver til mellem hænderne på én. Men folkene fortrækker vist, at jeg bliver bag mit administrerende skrivebord. Jeg ville sikkert ødelægge deres akkord-systemer.

Kaj Petersen, 54-årig håndværker, skibssingeniør, fabrikant, hovedaktionær og administrerende direktør, kan ikke lade være med at begejstres for det skabende arbejde i maskinhallerne hos ACTA i Hjallose ved Odense, der har 25-års jubilæum den 1. april.

Nok er det nogle år siden, han selv stod møgbeskidt og svejsede skibsstyr, men han har ikke udviklet sig til et skarpslebent management-vidunder. Entusiasmen for kræner, forøjningsgrej, styremaskiner og andet skibsstyr er usvækket.

— Cylindere til styremaskinen boltes fast, og derovre er den bevægelige del. Den tvinger roret rundt og glider på en speciel bronze-legering. Det hele sker med hydraulik med et tryk på vistnok 50 atmosfære. . . Ikke en stump i de seks tusind kvm fabrik er ham fremmed: Han ved, hvad de er

lavet af, hvad de koster, og hvem der skal have dem.

Til kronprinsen

— Styremaskinen er til Kronprins Frederik, en af de nye bredflabede Storebæltfærger. Sådan et sæt på tre koster omkring ¾ mill. kr. Der skal være to maskiner agter og en for, beretter han.

Netop styremaskinerne er et bevis på ACTAs standard. Der kræves pålidelig og høj kvalitet for at levere til DSB, og det kan virksomheden leve op til. Og samtidig skal man være i stand til at håndtere tungt gods.

— Siden starten for 25 år siden har der været en tydelig tendens til, at vores opgaver er blevet stadig tungere. Udover styremaskiner laver vi store spil til offshoreolie-industrien. Ankerspil f. eks. Om kort tid skal vi levere spil til et jugoslavisk værft, der bygger forsynings-skibe til den russiske olie-industri på Sortehavet, fortæller Kaj Petersen.

Marshall-hjælp

I dag skal der 125 mennesker til for at klare opgaverne på ACTA, og den årlige omsætning ventes i 1980 at stige til knap 30 mil. kr. Sådan var

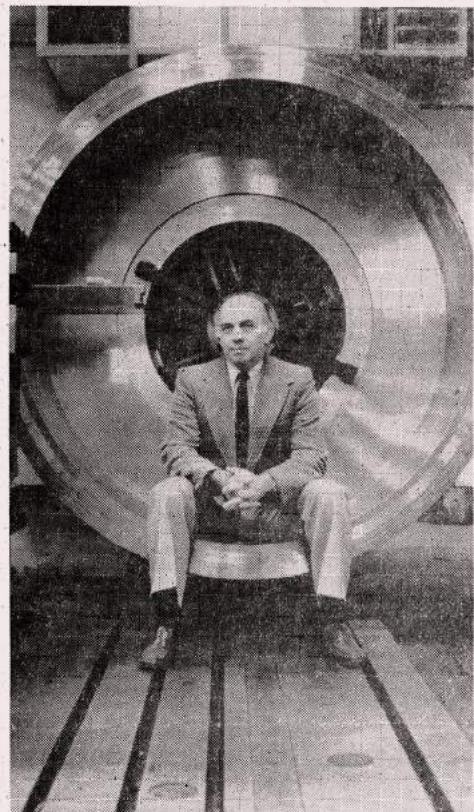
det ikke i 1955. Da var Kaj Petersen selv manden på gulvet. Med smuler fra Marshall-hjælpen, 7500 kr., kunne der investeres i skærebrenner og svejseudstyr.

Efter en lang arbejdsdag på stålskibsværftet gik det så løs derhjemme med at lave simpelt grej til skibe. Og da tre legekammerater plus en mere velbeslået far kautionerede for et nyt lån på 20.000 kr., så var fundamentet til ACTA støbt. Virksomheden gik over til dagdrift. Medarbejdere: Direktør plus tre mand.

Benhård branche

— Hvis man skal lave en fornuftig forretning, så kan man gøre det på to måder. Produktet skal være bedre end alle de andre, eller det skal være billigere. Vi forsøger en blanding af begge dele, siger Kaj Petersen. For branchen er benhård. 75 pct. af ordrerne på skibsstyr kommer fra udlandet, og Korea og Japan er nogle af de skrappeste konkurrenter.

— I Korea er arbejdslønnen forsvindende lille i forhold til vores, og i Japan er der dygtige og frække virksomheder at kappes med, fortæller Kaj Petersen. Selv flyver han i dag til Sydafrika for at skaffe en agent til ACTA's produkter. Det samme, som Odense-virk-



somheden allerede har i hele Europa, det meste af Sydamerika og i Canada.

— USA er det ikke til at komme ind i. For her får industrien støtte. Brasilien har vi også tænkt på som marked, men her ville det blive vanskeligt at få valuta med hjem.

Kold kasse

— Og til syvende og sidst er det jo kold kasse, som det hele drejer sig om. Hvis vi ikke tjener penge, så er der heller ingen arbejdspladser, fastslår direktør Kaj Petersen.

Skibsværfts-krisen, der satte ind i forlængelse af olie-krisen i begyndelsen af halvfjerdserne, har kunnet mærkes på ACTA. Værfterne lavede ikke nok, og da de er vores kunder, begyndte det at gå skævt, fortæller Kaj Petersen.

I 1977-78 gik det stadig skævt. 60 mand var på arbejdsfordeling, ordrebogen var slunken. 1979 begyndte det at vende, men alligevel kunne produktionen ikke give overskud. Regnskabet viste et minus på en halv million kroner. Aktionærerne fik intet udbytte. Det blev dog stort set indenfor familien. For Kaj Petersen har 98 pct. af aktierne i ACTA, hans hustru en procent og — okay — sagføreren den sidste.

— Nu er der klare tegn på, at det går fremad. Værfterne er sundere, men det kommer sikkert aldrig til at gå lige så stærkt som for olie-krisen. Og det kan måske også være det samme. En stabil opbygning af produktionen vil ikke være så let at rive omkuld, som en eksplosiv fremgang, mener Kaj Petersen. Eksempelvis er der i dag ordrer til et halvt år frem, og intet tyder på, at der ikke vil komme nye til.

— Et halvt år lyder meget pænt. Men i forhold til tidligere er det ikke så meget. For krisen var det ikke ualmindeligt med ordrer nok til halvandet års arbejde, siger Kaj Petersen.

Et problem kan det være, at værftsindustrien er blevet forvænt med, at underleverandører kan lave tingene med kort varsel. For det er det, som skibsrederne kræver af værfterne.

— Nordmændene er begyndt at tilbyde deres kunder lange kreditter, noget som vi slet ikke kan magte økonomisk. Herhjemme henter vi heller ikke så meget olie op. Det kan give vanskeligheder. Men hvis jeg ellers kan skaffe penge og en masse medarbejdere, som er dygtigere end mig selv, så skal det nok gå, mener Kaj Petersen.

Men udviklingen af produkter fortsatte, ja det var lige før man kunne sige i en uendelighed. Der blev nu udviklet og typegodkendt et udsætningsmiddel for en Mand over bord båd (Mob-båd) . Som sammen med faldrebsspillet nok blev af de mest solgte produkter.



Mob 750, med Mobbåd i krogen, bagerst ses en flådekran type DR10. Foto: Privat.

Samtidig udvikledes også den første generation af hydrauliske kraner, med topbar udlægger. Hvoraf de første blev monteret på Song of America, krydstogtskib bygget på oy Wartsila i Helsingfors og på DSB Intercityfærger.

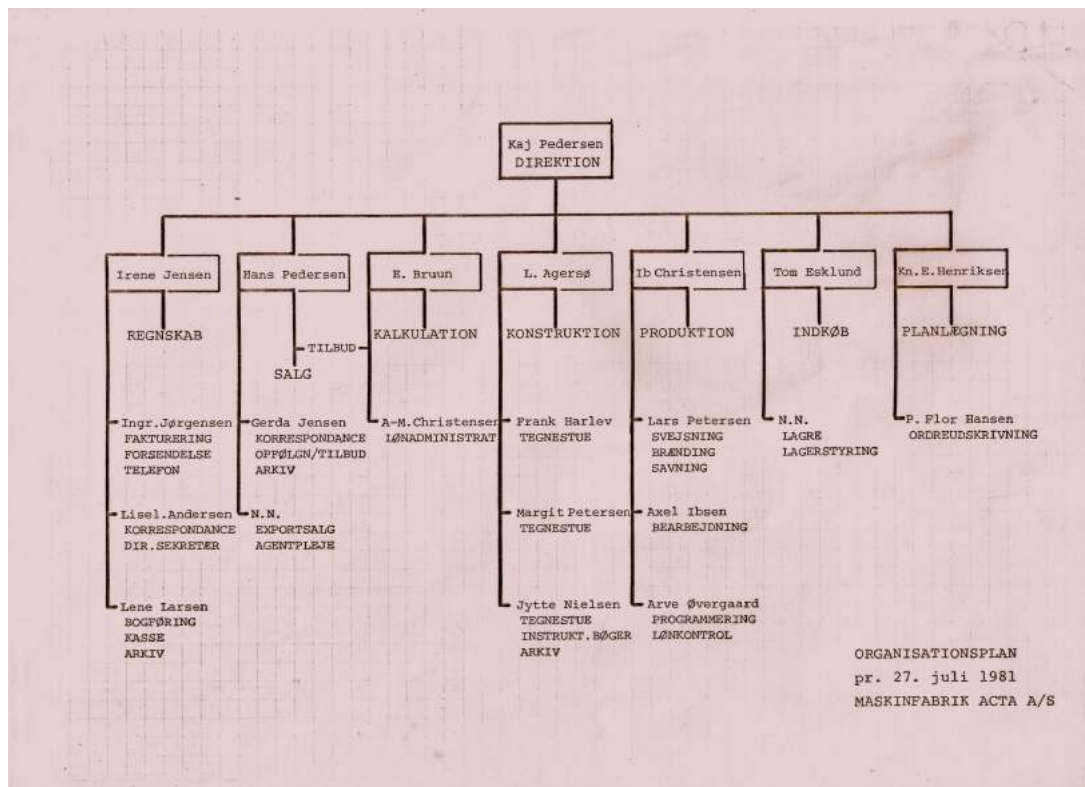


Kranerne til Song of America på prøvestanden. Foto: Privat.

Det var nu også ved at være slut med det gamle "guldæg" rulleklyssene. I slutningen af 1979, havde vi fået ordre på de største og mest komplicerede spil nogensinde. Til en række russiske supplyskibe bygget i Jugoslavien, skulle vi levere hydrauliske bugser spil, med en trækraft på 100 tons og en bremseholdekraft på 125 tons. Det var noget af en udfordring.

Samtidig var vi nu i gang med at udvikle anden generations hydrauliske storeskran, i forbindelse med en stor ordreportefølje til Hyundai i Ulsan, Syd Korea.

Jeg havde nu også fået det tillidshverv at være skuemester for klejnsmede, hvor jeg i bedømmelserne af svendepøverne, repræsenterede arbejdsgiversiden.



Organisationsplan fra 1981, det var så vidt jeg husker den første officielle, som fabrikantypen var det ikke noget som Kaj Pedersen gik så højt op i. Den var også meget demokratisk, som Hans Pedersen udtrykte det "vi hænger alle, som underbukser på en snor".

Der var nu godt gang i produktionen af spillene til Jugoslavien og kraner, capstan og styremaskiner til DSB,s Intercity færger, som blev bygget på Helsingør og Nakskov værfter. Samt bugserispil, ankerspil, redningsbåds davitter og styremaskiner til den statsisbryder Thorbjørn, der blev bygget på Svendborg værft. Samt til levetidsforlængelsen af kongeskibet Dannebrog på Helsingør værft, hvor vi leverede styremaskine, ankerspil (med delvis brug af dele fra det gamle Thrige spil fra 1931). Samt et større spilarrangement og redningsbåds davitter til en Jugoslavisk bygget borerig Labin.



Montagehallen i 1980.
Foto: Privat.

Stor ordre på spil

Skibsspil på lang rejse

Af
JØRGEN VOLMER

Tre store skibsspil på hver 20 tons, placeret på hollandske lastbiler, forlod i går ved middagstid maskinfabrikken Acta i Hjallesø. De bliver under politisk eskorte transporteret ud af landet, gennem Tyskland, Østrig og Ungarn for til slut at ende på bestemmelsesstedet. Jugoslavien.

Men det er kun det første stop på en rejse, der bringer spillene næsten det halve af jorden rundt.

Spillene skal monteres på tre forsyningskibe, der er ved at blive bygget i Jugoslavien. Når de er færdige skal de via Donau-floden sejles ned i Sortehavet, hvor de skal prøvesejles.

Når prøvesejladsen er færdig begynder først det lange stræk. Skibene skal gennem Middelhavet, Atlanterhavet og de dan-

ske stræder over til Leningrad i Sovjetunionen. Herfra skal de gennem de russiske kanalsystemer sejles ned i Det Kaspiske Hav, hvor de skal være forsyningskibe for olie- boreplatforme.

Første ordre

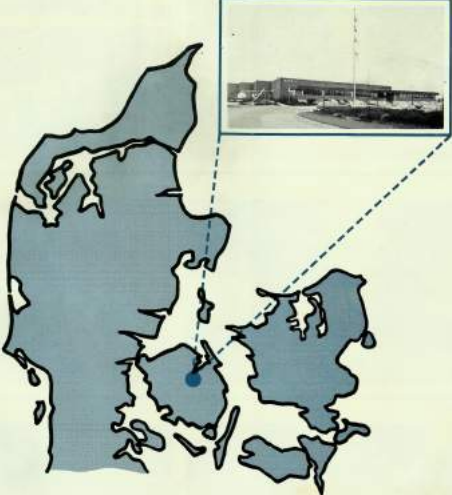
- Det er første gang, vi har solgt så store skibsspil, fortæller direktør Kaj Petersen, Acta.

- I alt er det en ordre til godt 2,5 millioner kroner, og vi har yderligere fem spil i ordre til efteråret. Derudover regner vi stadig med gode muligheder i både Jugoslavien og andre lande. Grunden til, vi fik ordren, var, at vi kunne lave spillene lettere end vore konkurrenter.

Skibsspillene er dog alligevel så tunge, at der måtte hentes lastbiler fra Holland til at klare transporten. Ingen herhjemme kunne binde an med opgaven.

I forbindelse med en svigtende ordretilgang i 1983-84, gjorde vi en stor indsats for at skaffe lønarbejde. Og i første omgang fik vi en stor ordre fra Lindø, på containerpide-staler og glidestyr til en serie containerskibe til A.P.Møller.

**DERES LEVERANDØR
CENTRALT PLACERET I DANMARK**



ACTA

Maskinfabrik ACTA A/S
Industrivej 9
DK-5260 Odense S, Danmark
Phone: + 45 9 15 04 00
Telex: 59 884



SPÅNTAGENDE BEARBEJDNING:

Horizontalfremning: 1 UNION boreværk Ø125 mm, x = 2500, y = 2000, z = 2500, m. digitalafmåling
1 TOZ boreværk Ø100 mm, x = 1100, y = 1100, z = 1700, m. digitalafmåling
1 UNION boreværk Ø80 mm, x = 1000, y = 1000, z = 1600, m. digitalafmåling
1 VEREMATIC 20 Hc CNC-styret bearbejdningscenter x = 2000, y = 800, z = 750, med rundbord

Boring: 4 radialboremaskiner max. udlæg 1900 morskonus 6
8 højtelemaskiner

Drejning: 1 UNION plandrejebænk Ø2500, lgd. 2500, m. digitalafmåling
1 TOZ akseldrejebænk Ø540, lgd. 5000, m. digitalafmåling
7 drejebænke i forskellige størrelser
1 revolverdrejebænk
1 MORI-SEKI NC-styret drejebænk Ø1300, lgd. 1000
1 MORI-SEKI NC-styret drejebænk Ø 500, lgd. 1000

Savning: 4 KAGTO koldsåve max. Ø540 mm 90°

Klipning: 1 PEDDINGHAUS profilsaks

STÅLKONSTRUKTIONER:

Koplskæring: 4 MESSER GRIESEHEIM koplbrændere max. 2500 x 8000 m/m. Plade 110 m/m

Bukning: 1 kantpresse 150 ts. Bredde 3500 m/m

Valning: 1 valse. Bredde 1200 m/m. Plade 16 m/m.

Svejsemetode: Lybsvejsning - CO₂-svejsning.

Opsvejsning af stålkonstruktioner med enkeltdele vejende 15 ts.
Bredde 3 m. Lgd. 35 m. Højde 2 m.

MONTAGE:

Sammenbygning og montage af dele vejende 25 ts.
Opbygning af hydraulikaggregater.

FIRMAET:
Maskinfabrik ACTA A/S er grundlagt i 1955 og beskæftiger 90 medarbejdere.

BELIGGENHED:
5 km syd for Odense centrum ved hovedvej A9 i Hjulense.

PRODUKTIONSLOKALER:
Fabrikshaller og administrationsbygning ialt 6000 m² under tag. Fabriken råder over fuldt moderne maskinpark for såvel spåntagende som spåntagsbearbejdning og er naturligvis forsynet med kraner, trucks m.m.

KNOW-HOW:
Da vor produktion er skibsudrustning bestående af hydrauliske og elektriske ankerspil - forløjnings spil - capstans - ankerwirespil - bugerspil - redningslædekraner - hydrauliske og elektriske kraner - gantrykraner - hydrauliske styremaskiner - klys - kødestoppere - lederruller - pullerter m.m., har vi stor viden og erfaring i både konstruktion og produktion af produkter opfyldende krav fra samtlige klassifikations-selskaber: Lloyd's Register - Det Norske Veritas - Bureau Veritas - Germanischer Lloyd - American Bureau of Shipping - USSR Register - samt Statens Skibstilsyn.

INDHENT TILBUD:
Vi håber at have givet Dem en idé om, hvad vi formår - De ved selv, hvad Deres behov er.
Kontakt os og hør nærmere om, hvilke muligheder vi har for at bistå med løsningen af Deres problem.

ACTA

Maskinfabrik ACTA A/S
Industrivej 9
DK-5260 Odense S, Danmark
Phone: + 45 9 15 04 00
Telex: 59 884

Samtidig gik vi også i markedet for almindelig lønarbejde og i den forbindelse lavede jeg en brochure. Som vi sendte ud til en række udvalgte virksomheder.

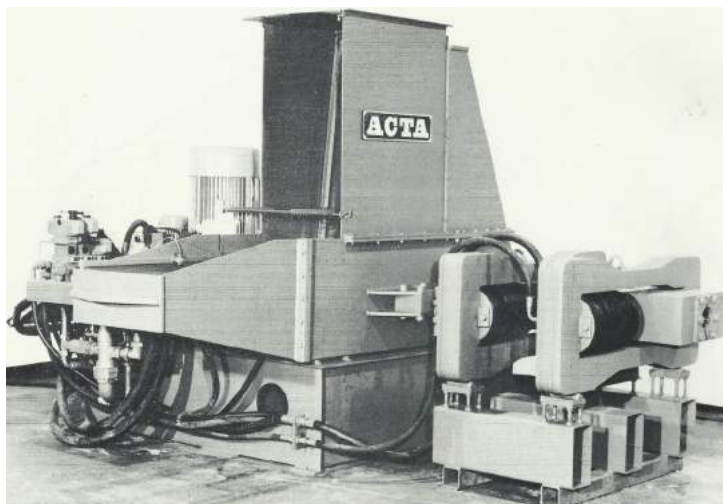
Det gav da også resultater, blandt andet hos Disa og på min gamle læreplads SIO, som blev nogle gode, faste kunder.

Med baggrund i den svigtende ordremasse i skibsbygningsindustrien, blev der også tænkt i alternative produktioner. Og et af forsøgene, som ikke lykkedes var lastbilkraner.

3 ton/meter Acta lastbilkran monteret på lastbil fra Midt-fyens Elektro. Foto: Privat.



Det næste forsøg var en briketpresse, til presning af halmbriketter, som var designet af Runi i Tarm. Vi fik fremstillet og solgt et par stykker af den store 110mm, som Runi ikke selv kunne fremstille.



Acta/Runi briketpresse.
Foto: Privat

Men en kontakt mellem Kara i Roskilde og Runi, som vi overtog, gav resultater. Kara skulle bruge en kompakterings maskine til deres produktion af cellulose fibre, som blev brugt i asfaltindustrien. Vi forsøgte at presse dem i briketpressen, men det due-de ikke. Så fandt jeg en anden måde at kompaktere det på, som blev godkendt og vi modtog en ordre på to presseanlæg, komplet med foliepakkemaskine.

Og som Kaj sagde "nun brændt das lokum". Vi havde aldrig før været involveret i et sådant projekt, vi var jo skibsfolk, og det hele var solgt på mine to siders håndskitse.

Men direktøren på Kara og hans driftschef Jarn Pedersen, var lige som jeg begge maskinmestre. Det var måske derfor de troede på os.



Kompakteringsanlægget monteret hos Kara. Foto: Privat.

Men igennem Kara kom vi i forbindelse med Norba i Blomstermåla i Sverige, som fremstillede en skrueneddeler, som blev brugt til grov neddeling af træ, neddeling af gipsplader, samt som baleopener på papirfabrikker. De ville egentlig i starten finde en samarbejdspartner, der kunne fremstille og sælge maskinen i EU-området. Men inden vi var færdige med forhandlingerne havde vi "købt" projektet. Og det viste sig at blive en succes. Maskinerne var forholdsvis simple og dækningsbidraget var omvendt proportionalt med det.



Testkørsel med affald i neddeler med Kara. Fra venstre: jeg selv og Jarn Pedersen fra Kara: Foto: Privat.

I 1987 blev der med det formål at styrke udviklingen af nye produkter og kvalitetskontrol ændret i organisationen som følger:

Der oprettes en afdeling for service, kvalitetssikring, og alternativ produktion med Overværkfører Ib Christensen som ansvarlig leder.

Så min dagligdag blev ændret, efter 14 år med produktion, var det nu mere det kreative arbejde der ventede. Det første jeg gik i gang med var at udarbejde vores første simple kvalitetsmanual baseret på EN 580, som fungerede i mange år.

DSB Intercity færge Dronning Ingrid.



Motorfærge Dronning Ingrid. Foto: Postkort.

Dronning Ingrid bygget på Helsingør Værft 1980, Prins Joachim og Kronprins Frederik på Nakskov Skibsværft 1980-81.

Vi leverede: capstan monteret på vogndækket og poopdækket, anker-capstan, proviantkraner og styremaskiner for forroret og dobbelt agterror.

Prøveturen: Hans Petersen og jeg rejste den 27 juni 1980 til Helsingør, da vi ankom gik vi straks ned ombord for at kontrollere styremaskinerne. Agterste styremaskinerum var fuldt af brædder og andet, som var efterladt da de lukkede hullet i dækket. Vi fik ryddet lidt op, og ville så prøve anlægget både ved håndstyring og follow-up styring. Rorviserne slog modsat ud, så vi måtte til at gennemgå alle kabelforbindelserne, og rette fejl. Så det var hen på morgenstunden for vi var klar.

Vi mønstrede til prøveturen efter den sædvanlige Helsingør tradition. Vi meldte os hos Anders Kisbye og blev indskrevet, modtog derefter bonner til øl og tobak, samt en lille gammel dansk, som skulle skylles ned på stedet.

Ret tidligt på turen var der styreprøver. Nerverne var lidt på højkant da vi gik i gang, ville vi kunne holde rortiden på 24 sekunder, fra 30-0-35 grader. Og ville midtstillingspumpen kunne holde forroret "låst". Det gik godt, faktisk var tiden nede på omkring 20 sekunder, så lækagerne i maskinerne var mindre end vi havde regnet med.

Næste morgen skulle der, oppe ved Samsø, være ankerprøver. Hans og jeg ville lige kontrollere om glidekoblingen nu "skred" ved de 125%, som var den maksimale fribrækningskraft. Det gik ikke så godt, for i begge anker-capstans lød der et smæld og så var der ikke længere noget der kørte rundt. Ankerprøven måtte aflyses, så vi var ikke populære.

Ved ankomst til Ålborg værft hvor færge skulle dokke, kunne vi ved adskillelsen af capstannen konstatere at tanddrevet der skulle være i indgreb med kuglekranen var flækket. Der blev fremstillet og monteret nye og på vej ned mod Nyborg, hvor færgelejet skulle prøves, foretog vi vellykkede ankerprøver.

Ved ankomst til Nyborg konstateredes det at færge og leje ikke passede sammen. Færgerne blev i mange år fremover en god forretning i servicehenseende. I 1980'erne blev de agterst styremaskiner udskiftet til nye med rorvinkel 60-0-60 grader.

Kongeskibet Dannebrog.



Kongeskibet ved Sønderborg Slot. Foto: John Bern.

I forbindelse med levetidsforlængelsen af skibet (der er bygget i 1931) blev den gamle Thrige elektriske kvadrantstyremaskine, udskiftet med en af vore hydrauliske. Dog blev nødstyrekvadranten fra den gamle bevaret og sammenbygget med den nye maskine. Vi fremstillede også et nyt ankerspil, hvor der også var delvis genbrug fra det gamle Thrige spil og endelig blev den elektriske capstan agter renoveret. De første par år efter ombygningen, sejlede Hans og jeg med på den første tur efter vinter oplægningen, for kontrol af styremaskinen.

Flere år senere blev der monteret Acta hydraulisk kraner i begge sider af skibet.



Ankerspillet: bundrammen og varpenokkerne er fra det gamle spil. Foto: Privat.

Statsisbryderen Thorbjørn.



Thorbjørn i Hundested havn, vinteren 1982. Foto: Privat.

Handelsministeriet fik i 1980 på Svendborg værft, bygget en ny isbryder, der fik navnet Thorbjørn. Den var specielt beregnet til at operere på lavt vand, og da den var direkte dieseldrevet (og ikke som de andre dieselelektriske) ville den også ved en isvinter være den første i drift.

Acta havde fået leverancer af følgende:

Dobbelt styremaskineanlæg med analogstyring, bugserspil af typen "traction-winch" dvs. en spiltype hvor wiren trækker på to rillede tromler og staves på et mindre spil, der samtidig holder wiren stram over trækromlerne. Denne spiltype giver en konstant trækraft. Rexroth havde leveret det forholdsvis komplicerede hydraulikanlæg og spillet betjentes fra en pult på agter kanten af broen. Hvorfra der var frit udsyn over agterskibet. Derudover var der capstan og ankerspil, samt for os noget helt nyt gravity davids, for redningsbåd og O-båd. Og en Mob-davit.

Det skulle senere vise sig at hvis ikke bugserspillet gav os problemer, så gav davitterne os i aller højeste grad, idet de måtte ombygges, for at redningsbåden ved negativ krængning kunne falde ud.

Efter spillet var monteret ombord, stod jeg selv sammen med Ingolf fra ME for opstarten og afprøvningen. Det var en hård december måned, først på Acta om morgenen for at aftale dagens arbejde med VF. Aksel Ipsen og derefter ned på værftet til sent ud på aftenen.

Da tiden for prøveturen nærmede sig overtalte jeg værftet til, at vi gik ud til deres store dok og der på en pullert lavede en trækprøve af bugserspillet. Det skulle vise sig at være en god ide, idet spillet ikke kunne trække de specificerede 40 tons, men at wiren "fedtede" rundt på tromlen ved det halve, Rillerne kunne ikke "bide" i wiren. Tromlerne blev demonteret og rillernes udformning ændret. Det hjalp.

Prøveturen tog to dage med et ophold om natten på værftet. Udover styre- og ankerprøve. Så foretog vi en trækprøve af spillet på en trækpullert i Møllebugten i Fredericia. Skibet blev afleveret fra værftet og man ventede nu kun på en isvinter.

Der gik så et par år før vi fik en isvinter. Thorbjørn startede som den første isbryder ved Hals Barre i den østlige side af Limfjorden.



Besætningen instrueres i betjening af bugserspillet.

Fra venstre: Maskinchefen Albin, jeg selv, bådsmænden, elektrikeren og Ole Kjær fra ME.

Foto: Fyens Presse Foto.

Maskinchefen Albin ringede, den var gal med bugserspillet, det fungerede ikke rigtigt. Jeg samlede lidt værktøj sammen og tog toget til Ålborg, Og derefter i kraftigt snevejr en Taxa til Hals. Da vi efter en forfærdelig køretur, hvor taxachaufføren et par gange var ved at opgive, kom til Hals havn lå Thorbjørn med stævnen mod kajen. Vi fik kontakt med den og de satte en stige ned. Den første jeg mødte da jeg kom op, var en af matroserne "lille-stumpe" som jeg havde sejlet sammen med på Leda Mærsk. Efter en snak med skipperen Skibild og Albin, så sejlede vi ud for som han sagde, at gøre det vi er kommet for, at bryde is.

Jeg gennemgik hydrauliksystemet, fik genjusteret en del ventiler og foretog en funktionsprøve. Så var der kun at vente for mulighed for få et skib på slæb.



Coaster i isen udfør Hals havn. Foto: Privat.

Vi sejlede så frem og tilbage mellem Hals Barre og Ålborg assisterende mindre skibe, samtidig lå Svitzers Skuld og drillede os, men den der ler sidst ler bedst. På et tidspunkt lige ud for havneindløbet til Hals havn fik den et "black out". Så vi skubbede ham, på tværs, gennem havneindløbet, til han lå ved kajen.

Endelig fik vi mulighed for at skibe på slæb og jeg fik finjusteret ventilerne, så det nu fungerede. Men Istjenestens chef Rasmussen ville gerne have at jeg sejlede med i en periode, for at sikre at alt var i orden. Så jeg fik den store oplevelse det er at sejle med en Isbryder, fra Limfjorden ned gennem Kattegat, Store Bælt, Smålandshavet og Isefjorden.



Første skib på slæb. Foto: Privat.



Klar til at bakke ned til coaster. Foto: Privat.

Vi blev så sendt ned til Smålandshavet, hvor en flydekran fra Tyskland skulle komme for at fjerne et par af sænkekasserne, til den nye Farø bro.

Undervejs ned gennem Kattegat blev vi kaldt hen til en Panama registreret bulkcarrier, der tilsyneladende var ved at synke. Da vi kom op på dækket mødte vi en besætning af alle mulige nationaliteter, der med deres habengut, stod klar til at forlade skibet. Det viste sig at de havde et par meter vand i maskinrummet, de havde været ved at rense deres sø filtre og en isklump var sandsynligt gået i klemme i ventilen, så de ikke kunne lukke den. Og med de "kulører" besætningen havde, tror jeg ikke de var vant til isvinter.

Albin gav dem en skideballe på godt "vendelbomål" og da de ikke var ved at synke og der var slæbebåd på vej sejlede vi videre.

Færdig ved Farøbroen, blev vi sendt videre til Isefjorden for at assistere en del coastere som skulle ind til stålvalseværket i Frederiksværk, med skrotjern.

Under en af disse bugseringer skete der så et uheld. Da en af styrmændene trykkede på "let go" knappen, så der kunne løbe wire af spillet, kom han til at sætte den udløste tandkobling ind med træk i wiren. Med det resultat at koblingen blev ødelagt.

Vi gik til Svendborg værft, hvor spillet blev demonteret og repareret. Samtidig blev

systemet ændret så det ikke længere var muligt at koble ud og ind med træk i wiren. Vi måtte også udskifte de digitale instrumenter, idet de når gnisten sendte på radioen så fik de kraftige radiobølger instrumenterne til at ligne en "spillemaskine"

Sidste gang jeg var ombord i Thorbjørn var i 1996, efter at søværnet havde overtaget istjenesten.

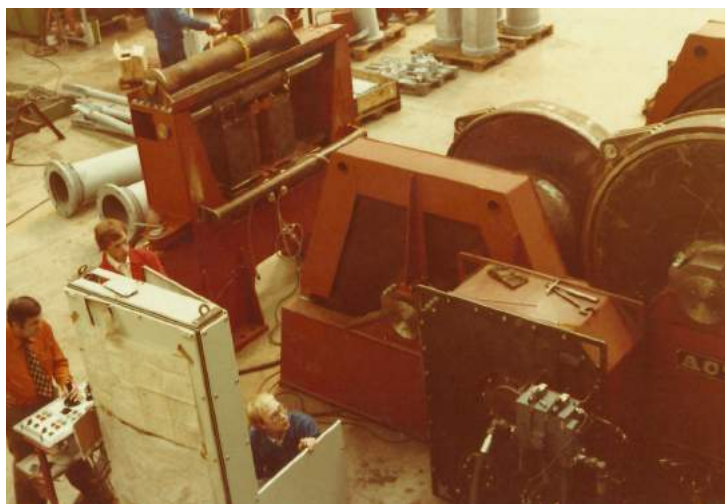
TV2 var ombord og hele Danmark kunne derfor i middagsnyhederne den lørdag høre telefonsamtalen mellem Albin og jeg.

Jeg kørte over til Fredericia hvor den var gået til kaj. Problemet lå i bremserne, de blev instrueret i hvad der skulle, og samtidig fik de en instruktion i betjeningen. Men da jeg næste dag skulle flyve til Korea, måtte jeg afvise deres ønske om en medsejling.

Bugerspil Supplyskibe, Jugoslavien.

I 1979 havde vi fra Jugoslavien modtaget ordre på bugerspil af typen "Waterfall" og "Inline" til russiske AHTS, bygget på henholdsvis SAVA i Mitrovica i Serbien, BORIS KIDRIC i Apatin i Vojvodina og TITOVO i Kraljevica i Kroatien.

Spillene var med en trækraft på 100 tons og en bremseholdekraft på 125 tons. Og spillene var både i teknisk henseende og i den fysiske størrelse et ordentlig kvantespring for os. Men vi tog det ikke så tungt dengang, i hvert fald gjorde Kaj det ikke.



Spil under funktionstest på fabrikken. Agersø ses nederst til venstre ved manøvrepluten: Foto Privat.

De første spil klar til afgang fra fabrikken. På et par hollandske lastbiler. Foto: Privat.



De første spil der i 1980 blev sendt af sted var et til Boris Kidric, for en ankerhand-
 lingtug ALATAU, samt et til Sava for en supplybåd DESNA.
 Claus Christensen fra ME (der havde leveret den elektriske styring) og Per Kornum
 fra Rexroth (der havde leveret hydrauliksystemet) og jeg rejste ned for at starte spil-
 lene op og teste dem. Vi turnerede mellem de to værfter, i et forsøg på at sparke
 dem i gang, med færdiggørelsen. Det var ikke let, og det sled også på "helbredet".
 For hvis og når russerne blev fornærmede, så blev der indkaldt til fest i kantine,
 med masser af mad, vin og slivowich.
 Efter et par rejser derned, og en evig kamp, var vi endelig klar til testen.



Som det så ud på DESNA, ved vores første besøg på værftet i Mitrovica. Foto: Privat.

Spillenes træk- og bremseholdekraft blev testet ved "træk" i et par hydraulikcylindre fastgjort til skroget, på hver side af hækrullen. Trækkræften var i orden, men vi nåede ikke, uanset hvor meget vi spændte bremsen de 125 tons, jeg mener at huske vi nåede omkring 80-90 tons.

Så startede der en fest i kantine, i et forsøg på at undgå at russerne rapporterede hjem. Jeg fik fat i Agersø, og fik ham derned.

Vi prøvede forskellige ting, men intet hjalp. Så han rejste hjem igen for at finde en løsning. Og jeg lovede (med hovedet på blokken) at vi ville være klar, før skibet nogle måneder senere skulle afleveres i Varna i Bulgarien.

Før Claus og jeg rejste fra værftet og videre til Boris Kidric, inviterede direktøren Simic Radovan os på en glad aften med masser af "øl - slivo og balkanmusik".

Videre til Boris Kidric, med samme test resultat. Og de to første spil var nu bortset fra bremseholdekraften godkendt.

Der var nu fundet en løsning, større og kraftigere hydraulikcylindre til at spænde bremsen, dette krævede desværre også et redesign af hydraulik- og el systemet.

Da tiden var ved at løbe fra os. Pakkede Claus og jeg delene i en lejet Ford Granada og begav os på vej mod Bulgarien, gennem Tyskland, Østrig og Jugoslavien i et forfærdeligt vintervejr. Da der også var en del hydrauliske ændringer, fløj Lyngbæk fra Rexroth derned.

Vi fik med møje og besvær og ved hjælp af på stedet fremstillede beslag monteret de nye store cylindre. Det elektriske og hydrauliske system blev ændret, men det var ikke muligt at afprøve det. Men russere er optimister, så vi sejlede en tur ud på Sortehavet for at finde noget at trække i. Men, nej, det lykkedes ikke.



Alatau ved kaj i Varna.
Foto: Privat.

På Sortehavet "på jagt"
efter noget at trække
med spillet i.
Foto: Privat.



Så efter en våd afleveringsfest, med masser af mad og vodka, og taler. Ja selv jeg måtte op og tale for selskabet. Fik jeg en skriftlig godkendelse, vi stoler på dig " My nadyeemsa, vy". Næste dag sejlede Alatau til Odessa, med Lyngbæk ombord. Og vi startede i bilen op gennem Rumænien mod den russiske grænse.



Alatau på vej ud af Varna.
Foto: Privat.

Efter en overnatning i Galati, kørte vi videre mod grænsen, men blev der afvist. Så ned til Bucharest, hvor vi gennem den Danske Ambassade, fik en kontakt til det Russiske konsulat, men selv om vi havde de fornødne tilladelser fra Ambassaden i København, måtte vi opgive og returnere til Danmark. Og efter to uger og godt 4000 km var vi tilbage i Odense.

Et par måneder senere, startede Claus og jeg så mod Odessa, med et ophold i Moskva, hvor vi skulle hentes af elektrikerens søn fra Desna, hans navn var Smirnov, og det levede han fulde op til. Vi fik tre dage med sightseeing i Moskva, før han en sen aften dukkede op på Intourist hotellet på Gorkigaden, hvor vi boede. Vi var så heldig allerede næste eftermiddag, at få plads på flyet til Odessa.



Mit første syn af den Røde Plads og Kreml med Lenin Mauseleet og. Foto: Privat.

Og vel ankommet til Hotel Chernomore (Sortehavet) blev vi budt velkommen med vodka og kaviar.

Så i gang med arbejdet med ændringerne, men det var svært at få lov til at passe sit arbejde, for skipperen var næsten ikke til at holde fra livet med hans yndlingsret, som var vodka, agurker og fersk spæk.



Desna ved kajen i Odessa.
Foto: Privat.

Officererne på Desna fra venstre: Maskinchefen, skipperen, overstyrmanden, jeg selv, elektrikerens og Claus. Foto: Privat.



Vi fik dog arbejdet færdiggjort, men kunne desværre her heller ikke lave en belastningsprøve. Men de stolede på mig og dokumentet fra Alatau, som var jo underskrevet af deres øverste chef. Så de underskrev glædeligt et dokument, så havde de da et problem mindre.

Vi traf oppe på hotellet en dame, som var "mamasan" nede i natklubben og hun tog os med til forskellige arrangementer lige fra opera til privatfester.



Waterfall-spillet på Desna.
Foto: Privat.

Senere ved aflevering af spillet på DON, bygget på Titovo i Kraljevica, havde vi en rigtig mulighed for at afprøve både trækraften (og dermed også skibets pæletræk) samt bremseholdekraften. Idet vi ved en slipkrog på et olielager, kunne foretage en rigtig test.

Nogle år senere var jeg en tur i Baku, for at kontrollere bremsene på de tre slæbebåde ALATAU, BESTAU og AKTAV. Men der måtte bremsene have engang harpiks for at holde. Og samtidig fik jeg fikset et par hydrauliske problemer. Men allerede på dette tidspunkt var skibene slet vedligeholdt.

Odin Sydfyn.



SFDS færge Odin Sydfyn. Foto: Bjørn Voer.

Vi havde til færgen bygget på Svendborg Værft i 1982, leveret ankerspil, capstan og styremaskiner til for- og agterterp samt flådekraner.

På prøveturen som jeg sammen med Hans Petersen deltog i havde vi følgende oplevelse: Vi havde forladt værftet for at sejle nord om Langeland og ud i Store Bælt. Ret kort efter afsejling fra værftet, ville nogle nysgerrige fra rederiet, se hvad der skete når man trykkede på knappen "rorlås op". Dette indebar at forroret nu ikke mere var låst i midtstilling og det veg ud. Det kunne straks mærkes på styringen af skibet og vi stoppede op. Bovporten blev åbnet, og med et reb om benet blev, jeg firet ned til vandoverfladen, og jeg kunne konstatere at roret var drejet ud over 90 grader. Så da det er et 35 graders rør måtte rorstammen enten være vredet eller gledet i styremaskinens nav.

Vi bakkede tilbage til værftet, og jeg tror nok at folk på Thurø og i Svendborg fik sig et billigt grin. Færgen blev doksat og det viste sig at rorstammen var vredet og måtte udskiftes, styremaskinen havde heldigvis ikke taget skade.

Hyundai Ulsan Syd Korea.

I sommeren 1982 fik Kaj den "gode ide" at jeg midt i ferien skulle rejse ud til Hyundai, som var verdens største skibsværft. Vi havde fået en stor ordreportefølge af stores kraner og Kaj var blevet kimet ned derude fra, de ville nu og akkurat nu, gennemgå samtlige ordre og specifikationer. Og det kunne absolut ikke vente til ferien var overstået.

Så medbringende samtlige ordrer, rejste jeg derud. Vi sad så og gennemgik dem alle vedrørende det specificerede, wirelængder, hastigheder, overfladebehandling, krav til certifikater osv. Det tog omkring en uge før jeg med "tonsvis" af notater kunne vende hjem igen og da var ferien overstået.

Det var første gang efter min tid i Mærsk, at jeg igen stiftede bekendtskab med den knusende ro, folk på fjernøsten er i besiddelse af.



Jeg selv sammen med to teknikere fra værftet, ombord i Nedlloyd Clement. Foto Privat.

Anden generations kraner en HSC 18 og en HSC 42 på en græsk bulkcarrier.
Foto: Privat.



Nogle år senere var jeg derude igen i forbindelse med kranerne på Nedlloyd Clement et containerskib på 2500 TEU.

Lloyds havde ikke ville godkende kranerne, idet det var muligt med fuld last at skifte hastigheden på hejseplanet, således at man ville kunne komme til at udføre den fulde last med høj hastighed, og hvad ville der så ske hvis man i luften ville stoppe den. De kunne umiddelbart ikke finde en let løsning hjemmefra og jeg var gidsel indtil der var et svar. Men efter nogle dage, og jeg med hovedet på blokken havde lovet en løsning, fik jeg lov til at rejse. På vej hjem i flyet fik jeg "åbenbaringen" vi kunne montere en pressostat på toppecynderen, der når den målte et tryk der var større end udlæggerens vægt og en flueklat, låste omskifterfunktionen. Det blev godkendt af LRS og blev monteret ved skibets første anløb af Rotterdam.

RoRo skibe til Irak.

Efter i 1981 at have bygget en luksusyacht Qadissiyat Saddam, til den Irakiske præsident Saddam Hussein, hvor vi leverede capstan, lederuller og pullerter alt i rustfrit højglans poleret stål.

Irakernes samarbejde med værftet tilsyneladende været så godt, at de placerede en ordre på tre Ro-Ro skibe. Den første var Al Zahraa.



Al Zahraa, i Bremerhaven hvor den siden 1990, med baggrund i FN sikkerhedsråds resolution 670 har været oplagt. Foto: bluedave.

Skibene var officielt benævnt som containerskibe. Men med en 50 tons kran og en agterrampe der var beregnet for at tryk på 50 tons, samt forstærket dæk, helikopter landingsplatform, store soverum og hospital mm. Var det nærmere et "krigsskib". Det svære grej blev forklaret med at skibet var for transport af "heavy harvesting material". Men pudsigt nok så vejede en stor moderne kampvogn lige under 50 tons. Vi havde på alle tre skibe store problemer med værftets håndtering af hydrauliksystemerne og andet. Det var tydeligt at mærke at det var et værft under nedlukning. Vi brugte derfor unødigt megen tid på at få vore leverancer, spil og styremaskinerne til at fungere, hvilket vi dog i samarbejde med vores gode ven indkøbschef Anders Kisbye, fik betaling for.

Jeg husker specielt prøveturen med Al zahraa. John Bern og jeg var taget derover for at gøre det sidste klar, før afsejling søndag morgen. Hen under lørdag aften da vi var færdige og vi lignede da nogen der lige havde været til optagelse på filmen "mit liv i hydraulikolie". Vi gik ind på et møntvask, lige overfor Missionshotellet, smed vores kedeldragter i en rensemaskine, over på hotellet for et bad og så ud på Marienlyst for en sen middag.

Senere på de næste skibe Khawla og Belgees, fik vi endnu større problemer, for da var værftet i helt opløsning. Hver gang vi skulle bruge noget, måtte der improviseres. Man var ligeglade med alt, man sandblæste med åbne hydraulikrør, med det reslutet at alle rør forbindelser måtte flusses. Flussefiltrene blev tømt ned i en 200 liter olietromle, og da man efter at det hele var samlet og vi havde kørt med systemet, manglede olie på tanken, tog en af værftets folk den famøse tromle og efterfyldte tanken med det. Dette skete uden vi vidste noget, så da vi startede op næste dag, rev alle hydraulikmotorer sammen. Så forfra med adskillelse, og flosning og alle hydraulikkomponenter måtte til Rexroth for reovering.



Flusning af spil på fordækket af Khawla, hvor den famøse olietromle ses.
Foto: Privat.

Nogle år senere fik Khawla, som lå i Plove i Hercegovina i Jugoslavien, problemer med de forreste spil. Jeg rejste ned til Sarajevo og kørte med toget langs Neretva floden ud til kysten, en rigtig flot tur.

Khawla lå og lastede forskelligt militært isenkram, som håndgranater, panserværnsgranater, og forskellige store og små våben. Det var under Iran-Irak krigen og Jugoslavien var en af Iraks store leverandører af våben.

Problemerne med spillet, som var at hydraulikpumperne ikke ville vinkle ud, var rivninger i ventilglidere, så det hele måtte adskilles og pudses. Skipperen og chiefen hjalp, så vores kommunikation var på dansk, idet de begge var uddannet i Svendborg.

Dykkerplatform Safe Karinia.



Safe Karinia, ved Norges kyst., foto taget fra helikopter. Foto: John Bern.

Safe Karinia, som er bygget i 1983 på Gøtaverken Arendal i Sverige er en dykkerplatform, med Drager dykkerklokkeudstyr for dykning ned til 450 meter. Vi havde til Schoenrock i Hamborg leveret spilarrangementerne til de to dykkersystemer. Der var lidt problemer med spoling af wiren på tromlerne, så jeg rejste derop, og kunne konstatere at længden af tromlen ikke stemte overens med vendetidspunktet for spoleapparatet. Da dette ikke kunne ændres blev længden af tromlerne "afkortet" med nye tromlegavle.



Spilrummet:: ankerwirespillet ses i venstre side.
Foto: Privat.

Senere var John Bern med til prøver i Norge, som forløb tilfredsstillende. Vi havde senere ved et møde i Hamborg, en diskussion om de økonomiske aspekter i forhold til de problemer der havde været. Jeg husker at den gamle Herrn. Schoenrock stolt havde vist os rundt i deres nye fabrikslokaler. Og da de ved mødet kom med et krav på omkring en million kroner, udbrød Hans Pedersen "was zum teufel, solten wir zahlen fur ihr gebaude" og som sædvanlig var Tilse mæg sur over vores opførsel.

Flyvefisken.

Til erstatning for ældre bevogtningsfartøjer og motortorpedobåde, påbegyndte søværnet i 1986 bygningen af en ny type skib, "standard flex 300".



Flyvefisken liggende i Hundested, klar til at få foretaget choktest.
Foto: Privat.

Til den første i serien Flyvefisken leverede vi kranen samt capstan og ankerapstan.



Flyvefiskens agterdæk, med kranen, fotograferet på vej op gennem Øresund. Foto: Privat.

En af de mange gange jeg var ombord i skibet, var til et møde vedrørende kranen, som havde givet os nogle varmeproblemer med hydraulikken. Vi sad i messen, Chefen, teknikofficeren og jeg, ventende på vores gode ven H. H. Madsen (kaldet "stærk som brændevin Madsen") samt chefen for SMK. Da vi sad og fik en pilsner og H.H. stadig ikke var kommet, spurgte chefen for SMK, hvornår man troede han kom. Han kommer ikke var svaret og hvorfor jo "han er i Paris den gris" Mødet fortsatte.

Fulk al Salamah.



Fulk al Salama liggende i Oman. Foto: Carlos Saiz Ramiez

Fulk al Salamah, følgeskib for Sultanen af Oman yacht Al Said. Bygget på Bremer Vulkan i Tyskland i 1987, og er udrustet med to Acta teleskopkraner. I forbindelse med garantieftersynet året efter blev den styrbord kran udskiftet til en større. Inden skibet måtte anløbe Tysk havn, havde det været en tur omkring Italien, hvor det ombordværende krigsmateriel, var landsat.



Den nye kran for Fulk al Salamah på prøvestanden på fabrikken.
Foto: Privat.

Efter kranen var monteret ombord, var jeg i sommerferien nede på værftet, for at teste den. Vi havde da problemer med de gummibælge, der var monteret for at beskytte stempelstangen mod sand. Jeg måtte så en tur ned omkring fabrikanten i Bielefeldt for at få foretaget visse ændringer, før de kunne monteres igen.

Korean Maritime Police.

1501 Jaemin I salvage ship, bygget efter U.S.Bolster class, men større. Bygget på Daewoo Shipyard i Okpo, Syd Korea i 1988. Vi leverede teleskopkraner for og agter.



Den agterst kran på prøvestanden.
Fra venstre: John Bern, Knud Andersen og Viggo elektriker.
Foto: Privat.

Vi havde under produktionen problemer med den faste del af udlæggeren på den store kran, idet toppladen under belastning af kranen blev deformeret, og måtte udskiftes, og der måtte yderligere foretages en del forstærkninger. Hydrauliksystemet gav os også en del problemer.

John Bern og jeg rejste ud til Okpo, for opstart af kranerne. Samtidig skulle der udskiftes en del hydraulikkomponenter. Vi havde pakket disse i en gammel kuffert, fastgjort til en enganspalle, og havde det med som overskydende bagage. Jeg var flere gange i lufthavnen, for at få det udleveret, og endelig mod betaling af 100 US dollars til en tolder, lykkedes det.

Vi fik så skiftet hydraulikkomponenterne og færdiggjort kranerne til test. Da vi ville kontrollere fastspændingen af kuglekranen til fundamentet på den forreste kran, fandt vi flere bolte løse. På grund af forstærkninger inde i fundamentet, skulle man næsten være slangemenneske, for at spænde dem.

Vi fik kranerne testet og godkendt og en underskrift på dette. Så kunne vi tage hydrofoilbåden ind til Pusan, derfra videre til Seoul, så til Tokyo, over Nordpolen og Anchorage til København.

Senere på året, fik vi en garantianmeldelse, der løb olie ud af udlæggerne på den forreste kran. Vi kunne med det samme udelukke et "vådeskud" fra kanonen, idet den er placeret foran for kranen.



Forreste kran og kanonen, Skipperen og Chieften ses i brovingen. Foto: Privat.

Jeg rejste derud, og belært af den lange køretur fra Pusan til Okpo, tog jeg helikopteren. En dejlig og flot tur henover de mange småøer.

Kranen blev derefter besigtiget og ganske rigtigt der dryppede olie ud af udlæggeren. Jeg undrede mig over den liden aktivitet der var på værftet. Ikke at der ikke var folk, men de løb rundt og spillede bold eller snakkede i grupper. Hvad var der hændt i det ellers så effektive Korea. Svaret stod på det armbånd de alle bar på højre arm "VI ER I STREJKE".

Da spillet skulle demonteres fra kranen, for at komme ind i udlæggeren, og det ikke var muligt at få hjælp på værftet, besluttedes det at vi skulle sejle op til Pusan, hvor de havde en lille flydedok, med en kran som kunne assistere os.

Ankommet til Pusan, fik vi med besvær og hjælp fra deres lille kran, løftet spillet af, og jeg kunne nu se ind i udlæggeren. Men for at konstatere hvor lækagen var, skulle udlæggene skydes helt ud, og jeg måtte ind i kranen. Der er ikke megen plads, der blev aftalt signaler for bevægelsen af kranen, og kommunikationen foregik med et stykke snor. Jeg kunne nu se at det var en slange der lækkede. Men det var lige ved at gå galt, for på mit signal om at stoppe, trak de udlæggerne sammen i stedet for. Så det var med at komme ud i en fart, hvis jeg ikke ville ende som en firkantet kødklump. De fik en af mine berømte skideballer, og skipperen truede dem med krigsret.

Slangen blev demonteret og en af landgangsbådene sat i vandet "taxien" var klar. Så chiefen og tog op på markedet, for at finde en ny slange. Vi fandt en gaden med hydraulikdele, men en slangende der passede vores indskrunding fandtes ikke og alle deres indskrundinger var i BSP. Så det var kun den mulighed at svejse en ny ende på den gamle. Men de havde ingen der kunne svejse, så vi lånte et autogenværk på et lille smedeværksted. Og så måtte den gamle selv svejse det sammen, overvåget af en flok nysgerrige koreanere.



Chiefen og jeg med vores nye hydraulikslange. Foto: Privat.



Agterste kran. Foto: Privat.

Så ud ombord og montere slangen, og håbe på at den var tæt, "hurrah" det var den. Spillet på plads, og ind til kaj i containerhavnen. Skipperen og chiefen inviterede sig selv op til Viking buffet på Hotel Commodore, for min regning selvfølgelig. Dagen efter op til Pusan, hvor jeg fik et hotel lige ved siden af det Olympiske Atletikstadion, det var kort før Olympiadens start. Da jeg havde en dag før jeg skulle hjem, nåede jeg lige den oplevelse, at få en tur op til grænsen til Nord Korea ved Panmunjom.

Harland & Wolf.

I 1989 overtog Fred. Olsen i Norge, i forbindelse med en privatiseringsproces mere eller mindre det berømte skibsværft i Belfast i Nordirland. Værftet var blandt andet kendt for at have bygget Titanic og HMS Belfast. De købte i Japan tegningerne til et typetankskib, og gik i gang med at bygge disse til deres eget rederi.

Vi fik ordre på to stk. slangekraner HHC 350 og en elektrisk gantrykran. Da det var dyrt at sende disse over med lastbil, blev de som dækslast afskibet fra Odense Havn.

Afskibning af kraner fra Odense havn med Coasteren Harmony.
Foto: Privat.



John Bern og jeg var flere gange i Belfast for at opstarte og teste kranerne. Og vi har lige så mange gange været vækket på hotellet af bombealarm. Og jeg har da selv et par gange måtte stå nede på gaden i pyjamas. Medens de undersøgte hotellet.



Fred. Olsens Knock Allan
ved udrustningskajen.
Foto: Privat.

Test af slangekran.
Foto: Privat.



Acta,s annus horribilis 1990erne.

Gennem er periode fra sidst i 1980erne, havde vi gennemført en værdianalyse og derved et redesign af de to vigtigste produkter, hydrauliske kraner og vore udsætningsmidler for Mob-både og redningsflåder.



Den nydesignede Mob davit monteret på fisketrawler i Norge. Foto: Hans Koch

Acta var nu, siden de første kran leverancer til containerskibet Marchen Mærsk, blevet fast leverandør til Odense Stålskibsværft Lindø. Og de var nu sammen med Lindenau i Tyskland og Ferus Smit i Holland blandt vores største kunder.

Jeg havde i perioden fra 1987 stadig beskæftiget mig lidt med produktionen, men efter et længere varigt sygdomsforløb var det i 1991 helt slut. Og det var nu kvalitets-sikringen, projektstyring og serviceafdelingen der tog min fulde tid.

Vi startede en mere formel serviceafdeling, hvor John Bern blev en af primus motorerne. Vi gik fra kun, som tidligere, at yde service når en kunde bad os om det, til at være mere opsøgende.

Efter nogle år med en vigende økonomi, gik Acta i 1993 i en betalingsstandsning og efter en konkurs blev et nyt Acta dannet og de fleste medarbejdere deriblandt jeg selv fortsatte i det nye selskab, Acta af 1993.

Acta må tage tælling

Tre hårde økonomiske stød har taget pusten fra Odense-maskinfabrikken og sendt firmaet i betalingsstandsning. Nye økonomiske kræfter på vej.

Af
JAN KRISTENSEN

Den odenseanske specialist i skibs-kraner, Maskinfabrikken Acta A/S, gik i tirsdags i betalingsstandsning med en stærkt negativ egenkapital. Men

i løbet af en måned forventer direktør Kaj Arne Pedersen med velvilje fra kreditorerne at kunne være over betalingsstandsningen, der hverken vil få konsekvenser for de 85 ansatte eller firmaets kunder.

– Jeg ejer personligt Acta's bygninger og maskinpark. Dem er jeg parat til at skyde ind i virksomheden for at komme i gang igen. Den eneste forudsætning er, at kreditorerne går med på en akkordordning. Vi har været i kontakt med de fleste, og velviljen er stor med få undtagelser, siger Kaj Pedersen.

Acta A/S ejes af Acta-Fonden, hvor der imidlertid ikke er midler til at re-

etablere egenkapitalen. Fonden er stiftet af Kaj Pedersen for at sikre virksomhedens eksistens i fremtiden.

Problemerne i Acta skyldes flere forhold:

En stor ordre på fem kraner til forskningsskibet 'Discovery', som den engelske stat ejer, har givet store problemer. En belægning skaller af hydraulikken, og firmaet har måttet udsende eksperter både til Cape Town i Sydafrika og England for at besigtige problemet. En ny test vil vise, om skibets egen udstødning er årsagen til problemerne, der har kostet Acta store beløb i rejser og undersøgelser. Skibet bruger Actas kraner til prøvetag-

ning på Sydpolen.

Den engelske devaluering gav Acta en grim én på kassen i den i forvejen trængte økonomi.

Og da underleverandøren S.C. Sørensen gik ned, blev Acta's kredit sagt op og skulle indfries øjeblikkeligt. Det var ikke lige det, økonomien havde mest brug for i den situation.

– Men vi kommer igen nu. Der er mange ordrer inde, en større omstilling og rationalisering er gennemført, og vi vil bevare de 85 arbejdspladser, der i dag ligger her på virksomheden, siger Kaj Pedersen.

60 procent af Acta's produkter, kraner og dæksudstyr til skibe, går

til udlandet. I 1991 var virksomheden forsøgskanin for et projekt med Industriens Arbejdsgivere, der skulle minimere spild og effektivisere hele produktionen. 13 delprojekter blev sat i gang på virksomheden under mottoet 'Work smarter – not harder'. Det gav i 1992 en årsomsætning på ca. 85 millioner kroner.

Acta i tal

	1991	1990
Oms:	63 mio	46 mio
Res.før skat	2,5 mio	1,7 mio
Egenk.	5,1 mio	2,5 mio
Ansatte	86	86

Maskinfabrik kan fortsætte efter konkurs

Kreditorerne i det krakkede selskab bag Acta i Hjalte står til et tab på 19 mio. kr. Forhandling om ordrer til millionbeløb.

Af
NIELS CHR. ANDERSEN

En redning af maskinfabrikken Acta A/S i Hjalte gennem en rekonstruktion, efter at selskabet er gået konkurs, kommer til at koste kreditorerne tilsammen næ-

sten 19 mio. kr. Tabet skal først og fremmest bæres af en række leverandere. Til gengæld ser fremtidsudsigterne for virksomheden med omkring 75 ansatte ganske lys ud.

Acta fremstiller hovedsageligt kraner og andet udstyr til skibe, og dertil kommer produktion af forskellige maskiner til brug inden for miljøindustrien. Trods først betalingsstandsning og derefter konkurs for det tidligere selskab bag fabrikken er det lykkedes at fastholde kunderne, og samtidig bliver der i øjeblikket forhandlet om betydelige ordrer.

I forbindelse med et møde i går ved skifteretten i Odense kunne indehaveren, direktør Kaj Arne Pedersen, Odense, oplyse, at han forhandler med verdens største skibsværft - Mitsubishi i Japan - om levering af skibskraner til en værdi af 50 mio. kr., hvis ordren kommer i hus. Desuden er maskinfabrikken i kontakt med den tyske værftskoncern HWD i Kiel og Hamburg om tilbud på 24 store kraner for tilsammen 17 mio. kr.

Stigende kurs

Inden længe kommer repræsentanter for en stor

japansk producent af kraner til Hjalte for at drøfte mulighederne for et samarbejde. Selv forestiller Kaj Arne Pedersen sig, at japanerne får status som agenter for Acta i Japan, hvor en stigende kurs på den japanske valuta øger mulighederne for at gøre sig gældende på markedet.

Redning

Som enejer og direktør medvirker Kaj Arne Pedersen i høj grad selv til at redde virksomheden fra lukning. Det sker ved at skyde ejendomme og maskiner, som han personligt står som ejer af,

ind i et nyt selskab med navnet Maskinfabrikken Acta A/S af 1993. Selv om virksomheden har heddet Acta A/S lå aktiverne i selskabet 30.06.1996 A/S, og det blev formelt dette selskab, der gik konkurs den 29. juni.

Inden da var der gjort et forsøg på at undgå en konkurs gennem en betalingsstandsning. De økonomiske vanskeligheder skyldes først og fremmest faldende indtægter på grund af devalueringen af det engelske pund samt problemer med at få penge hjem fra en leverance, som køberne ikke har været tilfreds med.

En opgørelse viser, at det konkursramte selskab skylder omkring 26,5 mio. kr. væk, mens der ventes aktiver for 7,8 mio. kr. Godt halvdelen eller 4 mio. kr. bliver brugt på forhånd til dækning af såkaldte massekrav og privilegerede krav. Tilbage vil være 3,8 mio. kr. til delvis betaling af et samlet tilgodehavende blandt hovedsageligt en række leverandere på 22,5 mio. kr. Det svarer til en dividende på ca. 16,5 pct., kunne konkursboets kurator, advokat Knud Damsgaard, Odense, oplyse i skifteretten.

Artikler fra Fyens Stiftstidende i forbindelse med betalingsstandsningen og konkursen.

Vi fortsatte den alternative produktion med neddeleren, jeg havde sammen med Bjarne Pedersen stået for salget og havde foretaget et mindre redesign, med det formål at forstærke maskinen. Der blev nu oprettet en separat afdeling, som jeg blev tilknyttet, i en periode fuldtids og senere kun med teknisk assistance.



Det dobbelte automatiske kom-pakterings anlæg hos Kara.
Foto: Privat.

Acta,s stand på
Leipziger Messe.
Foto: Privat





Højre side af maskinværkstedet, med den store NC drejebænk og Vepematic bearbejdningscenter. Nederst ses det store boreværk
Foto: Privat.

Test af bugerspil til North American Shipbuilding i USA. Spillene var med 5 ton trækraft og med 75 ton bremsekraft og skulle monteres på slæbebåde, beregnet for bugsering af de store atomubåde.
Foto: Privat.



En anden ualmindelig ordre vi fik i 1993, var fra Carstensen's Skibsværft som fra Danida havde fået en ordre på en større overhaling af Liemba som sejler på Lake Tanganykia. De skulle bruge en hydraulisk kran til erstatning for lossebommen



Liemba med Acta lossekran, skibet er bygget i 1913 af tyskerne. Foto: sebastianjensen.

Vi fik også vores første outsourcing af produktion til Kina, idet vi fik bygget en serie udlæggere til 350 TM slangekraner på henholdsvis Dalian Shipyard og Bohai Shipyard. Så jeg foretog mine første rejser derud. Det var en helt anden filosofi de arbejdede efter og det med kvaliteten og finish var ikke noget de gik så højt op i. Så jeg måtte bruge alle mine pædagogiske evner.



Møde på Dalian Shipyard, Jinchuan Industrial.
Fra venstre: projektlederen, vores chauffør, jeg selv og formanden på værkstedet.
Foto: Privat.

RRS Discovery.

Natural Environment Research Council i England var på værftet Viano do Costelo i Portugal i perioden 1990-92 i gang med en ombygning af deres gamle havundersøgelsesskib RRS Discovery.

I den forbindelse fik vi en stor ordre på krananlæg bestående af: 1x75 tonsmeter og 1x130 tonsmeter kombineret knækarms- og telescopkran. Og 3x30 tonsmeter foldekraner. De blev under store vanskeligheder og med en stor forsinkelse leveret.



Kranerne lastes på coaster i Odense Havn. Undervejs til Portugal måtte den søge nødhavn to gange, grundet maskinskade. Foto: Privat.

Kranerne blev monteret ombord, og alt var på sin vis godt og i orden indtil NERC fandt ud af, at det hydrauliske fittings og slanger var med mm gevind og ikke tomme gevind som specificeret.

Vi forsøgte at komme ud af kniben ved at tilbyde dem et sæt (ja for den sags skyld to sæt) komplette hydraulikslanger med fittings, men nej, kontrakten skulle opfyldes. Så tegnestuen måtte så i gang med at rekonstruere fittings- og slangelister. Der blev pakket flere kasser og John Bern og jeg rejste til Portugal.

På værftet fik vi en skurvogn med udsigt til Atlanterhavet og da vi manglede et spisebord fandt vi en kabeltromle og et par kasser som stole, så var "Cafe Acta" klar. Der vi nød vores frokost, med masser af hvidløg i skiver, for som John sagde det holder maven i orden.

Vi pakkede kasserne ud og gik i gang med at udskifte delene, men der var hele tiden mangler og noget der var forkert, så jeg hang i telefax og telefon hele dagen og vi fik løbende sendt dele derned og resten "stjal" vi på værftets lager eller købte oppe i byen.

I de godt to uger vi var dernede gik tiden mest med arbejde "slanger af, slanger på". Vi tog dog en søndag fri hvor vi var i Vila Nova de Gaia for at se portvinshusene og smage lidt på de gode varer.

Ellers foregik dagene som sådan: lang arbejdsdag, hjem til hotellet en kold pilsner, et bad, op i byen for at spise. En af de retter vi nød var Bacalao, en ret med klipfisk, tomater og kartofler. Så en tur op på hovedgaden for fra en fortovsrestaurant at se på gadelivet. Tilbage på hotellet og oppe på tagterrassen nyde et glas portvin og så på hovedet i seng.

Efterhånden blev vi færdige og John kunne rydde kontoret og pakke sammen.



Smagsprøver hos portvinshuset Ramos Pinto.
I Vila Nova de Gaia. Foto: Privat.



John rydder kontoret "Adeus Portugal"
Foto: Privat.

Så var der fred og ro indtil sommeren 1992, da John og jeg rejste til Barry i England for at starte kranerne op, og teste dem. Vi fik da et chok, chromen skallede af stængerne på store cylindre. Hydrowa fra Holland blev tilkaldt og enden på det blev at alle stængerne skulle forkromes om.

Så alle de store cylindre blev demonteret og sendt til Holland. Samtidig fik vi problemer med telescopcylinderene fra Lind Jensen, hvor vi havde en indrykning eller en sugning på telescoprøret.



Sugningen i røret, som viste sig at komme, grundet de store arealforskelle mellem negativ og positiv siden. Der måtte så monteres en ny større sænkebremseventil. Foto: Privat.

Vi var nu efterhånden klar til at teste kranerne. Men den 26 juni blev en fredag, da spillede Danmark mod Tyskland ved EM i Sverige og Danmark vandt 2-0 og vi var europamestre. Vi så kampen siddende på sengen på mit værelse, delende en flaske vin. Vi boede på et lille hyggeligt familiehotel, med nogle flinke ejere, som vi kom til at kende godt og maden var god og de havde en uovertruffen "kagetrolley"



Test af en af foldekranerne.
Foto: Privat.

Kranerne blev testet og godkendt og vi gjorde klar til at rejse hjem, for at holde en velfortjent sommerferie. Men glæden blev kort, for et par dage før ferien var den gal igen, nu lækkede pakdåsen på en af de store cylindre. Jeg havde mest lyst til at holde min ferie, så vi sendte en af ingeniørerne Jesper Krøl derover. Der gik kun et par dage, så var han i telefonen og jeg måtte af sted igen.

Det var ikke muligt at skrue møtrikken af, så cylinderen kom op på et lille værksted hos en "tusindkunstner" Malcolm Evans, der dog måtte opgive,. Så vi tog ind til et firma i Cardiff, der oppe i en stor drejebænk "stak" møtrikken af.

Det hele blev genmonteret og Jesper rejste hjem og jeg blev for at deltage i en prøvetur.



RRS Discovery. Foto: Privat.

På turen fik vi problemer med de bagerste kraner, hvor jeg fandt pumpestationen fuld af snavs. Så John kom over og vi gik i gang med at rense hydrauliksystemet. John og jeg sejlede derefter med til Brest i Frankrig, hvor Hydropower skulle komme ned med de nye sænkebremseventiler. Vi havde undervejs et kraftigt stormvejr.



Undervejs til Brest, venstre billede visende agterskibet og højre forskibet. Foto: Privat.



Jeg selv i messen, til morgenmad. Foto: Privat.

Leif Dirksen og Tom Søby fra Hydropower kom ned med de nye ventiler og ved testen af kranerne løb vi ind i et nyt problem, på den bagbord kran "løb" cylinderen af sig selv med last i kranen. Cylinderen demonteret og vi rejste hjem.

Det viste sig at være en lille revne i føderøret, som blev skiftet og cylinderen blev sendt til Cape Town i Sydafrika.

Senere rejste jeg derned sammen med Tony Poole og holdet fra NERC, som skulle bemane Discovery på sin første ekspedition til Antarktis, hvor de skulle tælle hvaler samt udtage vanprøver på et udmålt areal. En undersøgelse i forbindelse med klimaændringerne

Cylinderen blev monteret og kranen afprøvet, og da vi kontrollerede og funktionsprøvede de andre kraner kunne vi desværre konstatere at chromen igen var begyndt at koge op.



RRS Discovery ved kaj i Cape Town. Foto: Privat.

Eleo Mærsk.

I 1993 byggede Lindø en serie dobbeltskrogede VLCC tankere på 298.000 dwt. vi leverede 2 slangekraner type HHC 400 og en proviantkran type HSC 125.

Den første i serien var Eleo Mærsk og på jomfrurejsen til Golfen, fik de en "override" på styrbord kran hejsepil og da de yderligere havde nogle varmemproblemer, blev det på et møde på OS Lindø, besluttet at vi skulle rejse ned til Cape Town og på rejsen op til Rotterdam løse problemerne.

John Bern og jeg rejste derned og da skibet var forsinket, fik vi et par dage som turist, hvor vi blandt andet var på vingårde, Taffelbjerget og Kap det gode Håb.



Jeg står oppe på Taffelbjerget og kigger ned over Lion Head og Cape Town og udover Atlanterhavet.
Foto: Privat.

Vi blev fløjet ud med helikopter og snart var vi på vej nordover, imedens vi færdiggjorde vores arbejde. Reparation af hejsespillet, montering af olie/luftkølere på slangekranerne samt diverse justeringer af hydrauliksystemet.



Eleo Mærsk på vej nordover mod Rotterdam.
Foto: Privat.

Vi nåede at blive færdig, inden vi nåede Biscayen hvor vi ifølge skipperen ville møde dårligt vejr.



Udover vort daglige arbejde med kranerne, så måtte vi også tage os af rengøringen på kamrene, her er jeg med støvsugereren
Foto: Privat.

Vel ankommet til Rotterdam, fik vi den sidste ventil monteret og kranerne testet og godkendt.

MacArtney.

I 1995 leverede vi til MacArtney i Esbjerg et offshorespil for umbilical kabel til en ROV-robot. Spillet var klasset i Det Norske Veritas til deres offshorekrav. Dette betød langt større krav til blandt andet vore svejseprocedure, end vi var vant fra kranproduktionen. Spillet blev fremstillet og belastningsprøvet og sendt til Esbjerg og derfra til deres kunde Slingsby i Kirbymoorside i North Yorkshire.



ROV-spillet med pumpestationen. Foto: Privat.

Kort efter det var leveret fik vi en reklamation vedrørende spoling af kablet, der ikke var tilfredsstillende. Birgit og jeg var lige kommet hjem fra en ferietur i Kina, så Frank Harlev og jeg rejste derover dagen efter.

De havde et firma til at spole kablet på med tension, og allerede ved slut af anden lag var det galt. Det viste sig at diameter toleransen på kablet var langt større end på de wire vi var vant til at arbejde med. Der var nødt til at blive lavet en trinløst justering af spoleapparatet.



Spillet med på spolet kabel, efter den nye trinløse justering var monteret. Foto: Privat.

Jeg designede et sådant, som Torben Kjær fra MacArtney og jeg monterede, hvorefter det fungerede tilfredsstillende.

25 års jubilæum.

Den 1. August 1998, havde jeg 25 års jubilæum, der blev fejret med en reception på fabrikken, flot arrangeret af vores sekretær Lotte Olsen.



Fra Fyens Stiftstidende.



Tre "Actanere" fra venstre Hans Petersen, jubilaren og Laurita Agersø. Foto: Privat.



Gæsterne. Foto: Privat.

Jubilaren ved gavebordet.
Foto: Privat.



Arca.

Rijkswaterstaat i Holland fik i 1998 bygget et nyt skib til Kustwacht, som blandt andet skulle udrustes med et helt nyt olieskimmer system.

Vi fik en ordre på to forholdsvis komplicerede knækarmskraner, som skulle bruges til arbejdet på dækket samt en mindre manuel betjent kran for stores.

Som sædvanligt med de store projekter, så gav de allerede fra starten problemer, både hos os selv og ikke mindst i forhold til Bureau Veritas.

Vi havde ikke tidligere lavet kraner til deres offshore krav, så vi tog et møde med dem på deres hovedsæde i La Defence i Paris, for at få afklaret deres krav. Ikke mindst fordi kranerne stod delvis i Ex område. Og jeg havde op til flere besøg i Paris før alt var afklaret. Der blev også holdt mange møder med kunden Damen Gorinshem, og der blev skrevet mange rapporter.

Kranerne blev med en del forsinkelse, leveret til byggeværftet Slob i Papendrecht. Men derved var vore trængsler ikke slut.

Ret hurtigt kom debatten om tensionsystemet op, og da det ikke levede op til kravene i specifikationen, var vi nødt til at bestille et nyt system hos Seatec i Holland.



Kran på prøvestanden.
Foto: Privat.

Efter godkendelsen af systemet ved leverandøren og montage ombord og deraf følgende ændringer af styresystemet (PLC) fra Ben Buchele, blev kranerne afprøvet og godkendt. Men vi kæmpede over en periode stadig med hydraulikproblemer. Hvilke gav os megen hovedbrud og flere ture til Holland, før det var løst.

Fra venstre Sieg fra Ben Buchele,
Frank Nielsen og jeg selv. Foran
Arca. Foto: Privat.



Arca på vej til kaj i
Scheveningen.
Foto: Privat.

HMS Visborg A 265.

Visborg var bygget i 1976 som minelægger og blev i 1998 på Turko Repairyard i Finland ombygget, for nu at skulle fungere som kommandoskib.



Visborg ved kaj på værftet. Foto: Privat.

Vi leverede en teleskopkran, som blev monteret på agterdækket. Kranen fik en miljøgodkendelse fra det svenske firma Systecon. Det var lige før man skulle kunne "spise" kranen, eks så var hydraulikolien vegetabilsk. John Bern og jeg var oppe for at aflevere kranen. Det foregik i en temperatur på omkring 10-15 graders frost. Men alt fungerede og blev godkendt.



Kranen ombord. Foto: Privat.



Kranen testes, men på grund af manglende stabilitet i skibet, havde en kran fat i vægten. Foto: Privat.

Keppel Singmarine.

Mærsk Supply service bestilte i slutningen af 1990'erne på Keppel Singmarine i Singapore, seks store AHTS. Og vi fik en ordre på 2 knækarmskraner og en Mob-kran til hvert skib.

Hverken konstruktion eller produktion fulgte planerne og efterhånden var det hele så forsinket, at det var under overvejelse at flyve det første sæt kraner derud.

Men det blev ved skrækken, så de blev lastet på flat rack container og sendt med containerskib.

Som en slags kompensation for den sene levering, besluttede vi at tilbyde at hjælpe ved montage og opstart af det første kransæt.

Så John Bern og jeg rejste i december 1998 til Singapore. Et par dage før afrejsen havde jeg lige været en smut på Bodø, for at se på et uheld med en Mob-kran. Så det var indenfor en uge fra Polarcirklen til Ækvator.

På værftet havde vi et møde med projektlederen Dr. Arun Kr. Dev og Sim Juat Lim fra vores agent Zicom. Containerskibet var et par dage forsinket, så da vi samtidig havde et problem med vores kranleverance til et Mærsk-tankskib på Guangzhou Int. Shipyard i Sydkina, valgte jeg at tage en smut derover.

Da jeg kom tilbage var John i gang med at montere kranerne ombord på Mærsk Server. Han havde et gæng fra værftet til at hjælpe sig, men de var nu ikke til megen nytte, så Zicom sendte en af deres montører, som så samtidig kunne lære at montere og teste kranerne.



Billede fra Mærsk Server visende de to knækarmskraner og Mob- kranen.
Foto: Privat.

Efter endt montage fik vi dem startet op og funktionstestet. Belastningsprøven kunne vi kun foretage ind over dækket, da skibet ikke der hvor det lå kunne ballastes.

Vi fik da heldigvis lidt tid til sightseeing, rundt i byen og en tur på Sentosa Island og selvfølgelig en Singapore sling på Raffels Hotel. Og en aften sammen med Sim Lim hvor vi fik Shark fin soup og Abelone.

Og vi nåede heldigvis også hjem et par dage før jul.

Kraner for Stolt Nielsen.

Vi havde til de sidste to nybygninger på Frederikshavns Værft, to kemikalietankere til Stolt Nielsen fået ordren på en slangekran og en proviantkran. Slangekranen var for os et helt nyt design, idet den var bygget med en portal, således at den kunne køre langs kibe og derved betjene hele dækket.

Det nye design gav os en problemer og den endelige godkendelse fra DNV, blev forsinket. Med baggrund i dette, samt kapacitetsproblemer i vores produktion, så valgte vi i samarbejde med værftet at producere kranen hos Monberg og Thorsen i Ålborg. De producerede stålarbejdet og stod for overfladebehandlingen. Og vi fik så lov til, med folk fra Odense, at montere kranen på deres værksted.



Montage af kranen hos M+T. Foto: Privat.



John Bern og Jørgen Eriksen monterer kabeltromlen. Foto: Privat.

Montagen var dog besværliggjort af mangelfulde styklister, så jeg havde i perioden deroppe nok hele dagen med af skaffe dele og få de sidste montage instruktioner på plads.

Endelig var vi efter megen møje og besvær færdig med den første kran. Og Freddy Ingemann (han blev senere direktør på Acta) som var indkøbschef kom ned og spurgte hvornår kranen var i Frederikshavn. Det er op til dig var min svar på dette, vi triller kranen udenfor hallen, inden vi tager hjem på weekend. Der stod han så med en lang næse, for kranen var solgt af fabrik. Så de måtte i gang med at hyre slæbebåd og en lægter, samt et firma til at bringe delene ned til den lille kajplads M+T havde.

Kranen blev monteret på Stolt Effort. Og opstart og afleveringen forløb uden de helt store problemer.



Kranen hejses ombord.
Foto: Jørgen Eriksen.

Kranen på dækket at
Stolt Effort.
Foto: Privat



Stolt Effort
Nb. 738
Foto: Henk
Kouwenhoven.

3.december 1999: Vi var nu færdige og John Bern og Jørgen Eriksen kørte hjem-
over om formiddagen. Men da vi havde nogle finansielle udestående, vedrørende
nogle omkostninger i forbindelse med overfladebehandlingen, kom jeg først af sted
hen på eftermiddagen og røg derfor ind i orkanen som rasede over Danmark, og det
blev en køretur jeg aldrig glemmer.

Acta får ny ejere i 2000erne.

I slutningen af 1990erne og fremefter var der forsøgt med et glidende generationsskifte, samt tilførsel af ny kapital. Men det må desværre siges, at det ikke lykkedes. Så i november 2001 blev Acta overtaget af HMF Holding, de ejede i forvejen flere virksomheder deriblandt Højbjerg Maskinfabrik, Danmarks største producent af lastbil kraner.

Og dermed var familien Pedersens ejerskab og dermed indflydelse på Acta slut. Actas stifter og mangeårige ejer Kaj Arne Pedersen blev en af de personer, der gennem mit arbejdsliv fik den allerstørste betydning for mig, og som jeg kom til at holde af og respektere, både som chef og ikke mindst som menneske.

Vi var i årene fra 2001 begyndt en outsourcing af kranproduktion til Kina, vi startede på Hudong Zhonghua Shipbuilding, som byggede kranerne til Norgas skibene.

Underskrivelse af den første kontrakt i Kina. Hans Kock står med kontrakten.
Foto: Privat.



De ville dog ikke fortsætte, så vi måtte finde en ny partner. Det blev mr. Tang, som havde en virksomhed i Jiangyin ved Yangtze floden, nogle timers kørsel fra Shanghai, som tidligere havde produceret kraner for Dreggen og Hydralift.



Den første kran, for Dalian Shipyard på prøvestanden på mr. Tangs fabrik.
Foto: Privat.

Han nåede at producere en del kraner, og i starten gik det egentlig godt. Men efter en periode måtte vi opgive samarbejdet, han viste sig ikke at være til stole på.

Så på jagt igen og vi endte i Dalian, hos Jinchuan Industrial & Commercial Co. Der hvor vi for år tilbage havde fået bygget de første kranudlæggere.



Jeg selv fotograferet foran fabrikken i Dalian. Foto: Privat.

Efter nogle møder med mr. Yu og mr. Zhuo , fik vi nogle tilbud, som vi dog ikke kunne acceptere, så vi havde nogle svære forhandlinger for at lægge et prisniveau, der var acceptabelt, og så i gang med at sætte dem ind i vores tegninger og krav. Vi havde også fået leverancer af offshore kraner til Mærsk Olie og Gas, blandt andet til den nye Star platform på Tyra sydøst og til en platform på Valdemar BV.

Test af kranen til Valdemar BV, jeg ses nederst til højre i billedet. Foto: Acta.



Vi leverede i 2003 to kraner til verdens største tankskib den tidligere Seawice Gigant på 564.000 DWT. Som blev ombygget til FSO under navnet Knock Newis.



Knock Newis, hvor kranerne ses på dækket. Foto: Auke Visser.

Vi havde efter at HMF overtog os haft to direktører, og i 2003 fik vi endnu en, Freddy Ingemann. Noget at det første der skete efter hans ansættelse, var at næsten alle funktionærerne, inklusive mig selv blev afskediget den 11 april 2003 (dagen før min 60 års fødselsdag).

Skibskraner skal have nyt løft

REGNSKAB: Ledelsesudskiftning i Acta efter to katastrofeår.

af Ole Frank Rasmussen
of@fyens.dk

Med ny mand ved roret forsøger Acta A/S i Odense nu at rette op på to økonomiske katastrofeår.

Virksomheden blev i november 2001 købt af HMF Holding sammen med genbrugsvirksomheden Acta Recycling.

I forbindelse med handlen blev ejerne Palle Andersen og Frank Pedersen købt ud.

Acta A/S's seneste regnskab afslører imidlertid et underskud på knap 15 millioner kroner før skat.

I 2001 gav Acta A/S knap 10 millioner kroner i underskud på produktion og salg af skibskraner og dæksudrustning.

Acta Recycling, der fortsat har Frank Pedersen som direktør, sluttede 2002 med et minus på 31.000 kroner før skat.

Efter HMF Holdings seneste regnskab har koncernen investeret i alt 13 millioner kroner i købet af de to fynske virksomheder.

Det skete blandt andet ud fra en forudsætning om, at der kunne opnås synergieffekter med Løjbjerg Maskinfabrik, der producerer kraner til lastbiler og ligeledes ejes af HMF Holding.

Som konsekvens af de røde regnskabstal indsatte HMF-koncernen i april Freddy Ingemann Jensen i stedet for Palle Andersen på direktørposten i Acta A/S.

Virksomheden er godt i gang med en bundvending, hvor fokus fremover rettes mod salg på markederne i blandt andet Korea og Kina, hvor de fleste skibe bygges i dag.

Italige Freddy Ingemann Jensen sælger Acta også skibskraner til Norge og Tyskland, ligesom der er ved at komme gang i markederne i Brasilien og Argentinas igen.

Fremover vil logistikken, engineering, udvikling og knowhow komme til at fylde mere. Især logistikken er vigtig i dag, hvor der stort set kun bygges nye skibe i Danmark på Linda, siger Freddy Ingemann Jensen.

Efter reduktioner i medarbejderstaben beskæftiger Acta cirka 20 funktionærer og 30 timelønnede.

Freddy Ingemann Jensen har en fortid fra MAN B & W Diesel, AMC-Schou i Galten, hvor han gennemførte en lignende turn-around for ejerne HMF Holding, samt Danmark, hvor han de sidste fire år var med til at stå for udviklingen af værftet.

Derefter var han med til at stifte it-firmaet Shipperserv, der leverer it- og softwareløsninger til rederier og skibsfarten.

Jeg har altid haft stillinger, hvor der skal ske en udvikling. Jeg egner mig nok ikke så meget til, at det bare skal køre administrativt, siger Freddy Ingemann Jensen.

HMF Holdings egenkapital i seneste regnskabsår var på knap 98 millioner kroner.

Hjælpe HMF Holdings egenkapital i seneste regnskabsår var på knap 98 millioner kroner.

ACTA A/S			
CV8.1667740			
Direktion: Freddy Ingemann Jensen			
Bestyrelse: Palle Andersen, Frank Pedersen, HMF Holding A/S			
Ejer: HMF Holding A/S			
Internet: www.acta.dk			
Beløb i mio. kr.			
	2000	2001	2002
Bruttorisultat	7,3	6,4	-0,4
Resultat efter skat	-5,6	-9,8	-10,2
Egenkapital	8,6	10,8	8,6
Antal ansatte	72	70	66

Udklip fra Fyens Stiftstidende 30 juli 2003.

Nå, jeg fik en aftale med Freddy, således at vi ændrede min fratrædelsesdato løbende, så jeg først sluttede sommeren 2005, hvor jeg gik på efterløn. Og jeg havde så resten af året en aftale om deltidsarbejde.

Rejse op ad Kina kysten.

Hong Kong:

Daimond Dredging i Hong Kong (er datterselskab af Jan De Nul) havde i 2000 fået en opgave, hvor der skulle suges på 10 meter dybere vand en sugerøret på Lange Wapper kunne klare, røret skulle derfor forlænges og de skulle i den forbindelse bruge en servicekran med et udlæg på 15 meter. Vi fik ordren og kranen blev i to collee fløjet ud til Hong Kong.

Kranen ses her monteret på Lange Wapper. Foto: Privat.



Jeg rejste ud til Hong Kong og ankom ved middagstid og var nede på værftet et par timer senere. De var gået i gang med at samle udlæggeren, som var leveret delt. Og nogle timer senere var den monteret ombord, elektrikeren og jeg havde trukket et gummikabel op til kranen og kl. 2000 blev den funktionsprøvet.

Jeg tog så hen på hotellet, Diamond havde skaffet mig et værelse på Marco Polo Prince på Ocean Terminal, altså lige midt i smørhullet på Kowloon.

Næste formiddag sejlede vi ud til yderhavnen, hvor den lå for anker, fik afprøvet radiostyringen og last testet kranen og sidst på dagen var jeg tilbage i Kowloon igen.



Lange Wapper for anker i yderhavnen. Foto: Privat.

Da jeg først skulle op til Guangzhou mandag, fik jeg en dejlig weekend i Hong Kong, hvor jeg jo ikke havde været siden 1972, da jeg var der med Susan Mærsk.

Jeg var lidt rundt for at finde de gamle kendte steder, en smut indenfor på Red Lion for at få en pilsner, og en smut forbi Henderson, hvor Birgit og jeg havde købt vores kamfertræskiste i 1970. Søndag var jeg en smut med Star Ferry over på Hong Kong siden og om aftenen var jeg ude at spise med Simon Leung fra Health Lead vores agent i Kina.

Guangzhou:

Mandag rejste jeg videre til Guangzhou, for på værftet at afklare nogle problemer vedrørende vore leverancer til A .P .Møllers tankskibe.

Jeg havde medbragt et lastvagtssystem, som skulle monteres på de leverede gantry-kraner, som jeg bad dem montere. De forlangte 1000 US dollars det. NEJ du gamle, jeg gik ned ombord, fandt en stige, lånte en skruetrækker og en halv time senere var det monteret.

Medens vi sad og ventede på tegnestuen, udspandt der sig følgende:

En af ingeniørerne kom med en tegning, han låste sit skab op, tog lågen af og lagde den op på skrivebordet som en skråplade. Så tændte han sin computer, og målte på tegningen, rettede et par mål. Printede en nu tegning ud, kontrollerede tegningen, derefter skrev han en rapport, printede den ud, hæftede den fast på tegningen og satte det ind i et ringbind. Slukkede computeren, lukkede sit skab med hængelåsen.

Shanghai:

Så videre til Shanghai, hvor jeg sammen med Hunter Yu fra Health Lead, havde et par møder nede på Hudong-Zhonghua shipbuilding. Det første var med John Engstrøm fra Dag Engstrøms rederi i Lysekil i Sverige. De var ved at få bygget et Ro-Ro skib hvor vi havde leveret kranerne til.



Bagbord kran på ROMIRA
en HSC 18 kombikran.
Foto: Privat.

Han mente ikke de levede helt op til specifikationerne, så de blev gennemgået og der var nok et par punkter, som vi fandt en løsning på.

Værftet var i gang med at bygge kranerne til Norgas tankskibene, så vi fik ved et møde med dem afklaret en del spørgsmål.

Dalian:

Videre til Dalian, hvor jeg sammen med Bill Lee fra Health Lead havde et møde med Jinchuan, som var i gang med at bygge udlæggerne til Nanjing Tankers nybygninger på Dalian Shipyard og vi havde også et møde med folk fra Bohai Shipyard, som også var i gang.



Jeg selv fotograferet i foyer til
Dalian shipyards kontorbygning.
Foto: Privat.

Da jeg fløj på en lukket billet og havde et par dage, tog jeg til Beijing og holdt weekenden der som turist.

Jens Sørensen i Odense Havn.



Forsidebillede fra Fyens Stiftstidende i forbindelse med en artikel bladet 1. Marts 2001.

I forbindelse med nogle reparationsarbejder på Farvandsvæsenets bøjeskib Jens Sørensen havde vi den inde i Odense havn. Og i den forbindelse havde jeg kontakt til avisen, og forespurgt om de havde lyst til at lave en artikel om Acta og mit forhold til virksomheden og selvfølgelig om det usædvanlige at vi havde et skib inde i havnen for reparation. Og samtidig informere om Actas situation generelt.

Kranen blev demonteret og kørt til fabrikken, hvor udlæggersystemet blev adskilt og aksler og lejer blev ændret så smøremulighederne blev forbedret. Samtidig blev revnerne, der var opstået i dæksfundamentet repareret. Og kranen genmonteret ombord.

Det hele som tog en uge, startede i høj solskin og sluttede i snestorm.

Kranen løftes af.
Foto: Privat.



Fundamentets revnede svejsninger repareres.
Foto: Privat.

Kranen lasttestes under
overværelse af LRS.
Foto: Privat.



Stationsmodul Horns Rev 1.

Til stationsmodulet på vindmølleparken på Horns Rev 1, vest for Blåvandshuk leverede vi en teleskopkran. Kranen blev monteret på modulet som var bygget af HBG Steel Structures i Holland. Vi havde, havde jeg nær sagt, som sædvanligt en forsinkelse på leveringen og desværre blev overfladebehandlingen delvis kasseret. Det indebar at vi måtte ind hyre Mulheim i Holland, som desværre ikke nåede at blive færdig. Så vi måtte senere ud på modulet, med malere fra Danmark for at færdiggøre det. Senere leverede og monterede vi en platform rundt fundamentet. Så det gav en del ture derud, både med slæbebåd og helikopter.



Stationsmodulet. Foto: Privat.



Jeg selv foran kranen. Foto: Privat.

Stena Nautica styremaskineproblemer.

I forbindelse med en ombygning af færgen, (som på Nakskov værft i 1986 var bygget til DSB Århus-Kalundborg farten, som Niels Klim. Vi leverede styremaskinerne). på Øresundsvarvet i Landskrona i 2002 fik styremaskinerne en overhaling, med nye lejer og tætninger.

Ved opstarten af anlægget var der problemer med udstyringen af pumperne, idet gliderne i styreventilerne satte sig fast. Olien der var påfyldt anlægget, viste sig ved prøver at være snavset. Det blev drænet af, anlægget skyllet og ventiler adskilt og gliderne pudset.



John Bern og Jørgen Eriksen ved at adskille styremaskinen. Foto: Privat



Sten Fejer ved at isætte nyt bundleje i styremaskinehuset. Foto: Privat.

Et års tid senere fik de problemer med at rorene, som er synkroniseret elektronisk, ville følges ad. Da vi ikke ved kaj, kunne se noget, der indikerede en øget lækage i maskinen. Kontaktede jeg EMRI, som ville medsejle og indjustere deres analogstyring. Han kunne åbenbart ikke løse problemet og skrev i en rapport at der i den bagbord styremaskine måtte være en stor intern lækage. Vi åbnede maskinen op men kunne ikke finde nogen fejl.

Da styreventilerne var godt slidte, kontaktede jeg HAWE for et par nye, men de var udgået af deres produktion, og kunne derfor ikke skaffes mere.

Vi kontrollerede så indstillingen af printkortet, som EMRI havde justeret, De havde justeret dem ind til rortiden 24 sekunder ved kaj. Vi justerede dem så op til maksimum udstyring af pumperne, og derved var problemerne reduceret, således at de kunne leve med det.

Kran Meghna Cement mils i Bangladesh.

Vi havde gennem en mellemhandler i Singapore, solgt en kran til Meghna Cement i Mongla i Bangladesh. Kranen skulle monteret med grabbe, losse cementklinker fra lægter. Kort efter installationen var salgsafdelingen derude for at kontrollere at man kunne holde den lovede frekvens. Som så vidt jeg husker var et dobbelt drej på ca. 180 grader inkl. fylde og tømme grabbe, på under et minut.

Så hørte vi ikke noget før et års tid efter, da kranen under et drej, mod højre, altså med fuld last, kollapser og falder ned. Kranføreren kom alvorligt til skade, han viste sig at have brækket ryggen.

Palle Andersen vores direktør, ville have at jeg rejste derud med det samme, men det var et par dage før sommerferien, og jeg ønskede heller ikke at komme derud for at være gidsel. Så jeg fik LRS fra Chittagong, til at tage derned, besigtige skaderne og sende os en rapport.

Da vi kom tilbage fra ferien, var der en ubrugelig rapport fra LRS, men det mest mærkelige i sagen var, at vores kunde mellemhandleren i Singapore ikke reagerede.

Besøget i Mongla:

Kort efter besluttede jeg mig så for at rejse derud, for ved selvsyn at få et overblik, over hvad der var hændt. Jeg rejste til Bangkok og næste dag videre til Dhaka, hvor jeg mødtes med Abdul Alim fra Techno Mission vores agent og sammen fløj vi ned til Khulna, hvor vi skulle overnatte.

Efter et måltid mad på en lille gade restaurant var det tid til at gå til ro. Der var nok 30 grader udenfor, så jeg lukkede vinduet og startede aircondition, men den larmede mere end den kølede. Så op med vinduerne og så forsøge at få lidt søvn i varmen og gadelarmen.

Jeg vågnede om morgenen, badet i sved og et bad ville være dejligt, men der dryppede kun med brunt vand ud af bruseren, så det blev til en etagevask fra hånd vasken.

Vi blev hentet af H. Rahman, direktøren for fabrikken. Og kørte så i hans store Mitsubishi Pajero, med aircondition-satellit TV osv. Og så gik det bogstaveligt over stok og sten ned til fabrikken, der blev ikke taget hensyn til andre end os selv, under kørslen.



Landevej set fra bilen.
Foto: Privat.

Da vi kørte ind på fabrikken, stod der en opstilling af vagter, der rettede ind og gjorde honnør. Det samme gentog sig da vi kørte ind i gården ved hans kontor. Og vi var knapt stoppet, så var han hjælper på vej op på kontoret med hans tasker, og da vi kom derop var kaffen serveret og computeren tændt.

Nu skulle jeg så (efter de først havde forsøgt at udfritte mig, om vores stillingtagen til uheldet) ned for at se på kranen, den lå stadig hvor den lagde sig da den væltede. Det første jeg kunne konstatere var at den var "brækket" af fundaments røret og at den heldigvis havde lagt sig, på nogle betonklodser så kabinen ikke var knust. Dette forhold var også kranførers redning.



Kranen under testen. Foto. Hans Koch



Den havererede kran. Foto: Privat.

Jeg tog en runde på delene for at få et overblik, samt for at se om der på kranen kunne ses nogen form for deformationer, men det var der ikke umiddelbart. Men jeg kunne se at den øverste fundamentsflange sad på kuglekranen, og at den var flået af fundamentsrøret. Ved nærmere besigt af kuglekranen fandt jeg at 200-200 mm af kranen var deformeret, på den måde at inder- og yderring var trukket fra hinanden så man kunne se kuglerne udefra.

Min konklusion var derfor, at under fuld last af kranen og i et drej var kuglekranen kollapsede og derved var "drejningen" fortsat i fundamentsflangen der så på grund af enertien fra drejebævegelsen pludselige stop, var flået af.

Tilbage til kontoret hvor jeg igen blev udfrittet om min konklusion, men som gammel rotte i faget så holdt jeg en lav profil, og lovede at der ville komme en rapport når jeg var kommet hjem. De fortalte mig at de havde betalt næsten 2 mill. danske kroner for kranen, hvilket jeg kunne regne ud var det dobbelte af vores pris.

Det skal lige nævnes at under hele seancen og den senere spisning, sad jeg med en sarong omkring "understellet" idet mine bukser var til "bangladesh vask og strygning" Nogle timer skulle vi tilbage til Khulna og da Rahman, som god muslim havde vasket sine fødder var vi klar til afgang.

Det var nu blevet mørkt og gadebelysningen var noget der lignede en 5 watts pære. Pludselig stoppede vi da Rahman skulle til "isha" nattebønnen i moskeen. Vi sad så imens og så nyheder over CNN.

Vi kørte videre ned til floden, som vi skulle passere med en lille færge. Der holdt nok en 40-50 lastbiler og ventede, men vi blev vinket frem og kørte direkte ombord på færgen. På vej derned fik folk der kom i vejen for os, nogen med stokken.

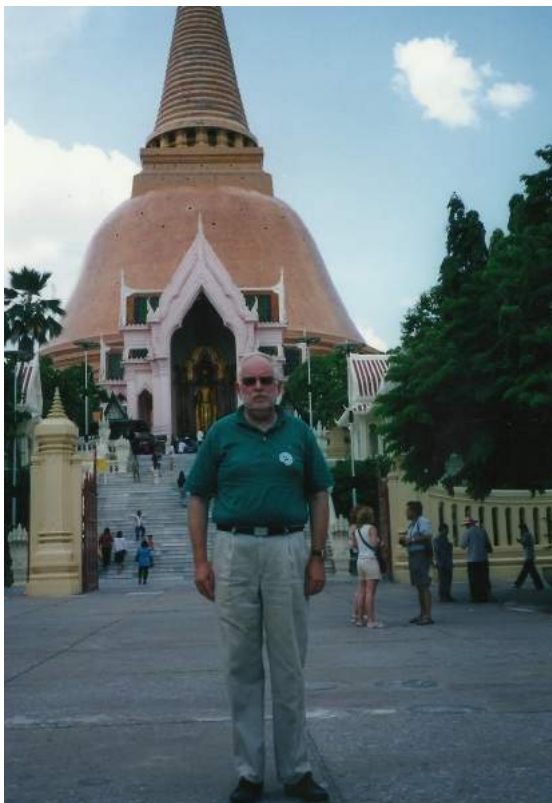
Efter endnu en overnatning i Khulna, fløj vi op til Dhaka og næste dag rejste jeg så videre til Bangkok.

Lufthavnen i Dhaka var noget af et gedemarked. Foran indtjekningen stod der mindst hundrede mennesker, med flere bagagevogne hver. Men så kom hjælpen, en sergent fra hæren prikkede mig på skulderen, og da jeg vendte mig om stod der, tror jeg nok en generalmajor, han havde i hvert fald tre store stjerner på skuldrene og et hav af ordensbånd på brystet. "Follow me" sagde han, og så blev der lavet plads, så vi uforstyrret kunne checke ind.

Da vi kom til Bangkok, stod der en deling Thaisoldater for at tage imod ham.

Jeg havde i Bangkok et par velfortjente dage før jeg skulle hjem. Jeg tog en tur ned til Klong Toi, den gamle havn ved floden, hvor jeg som ung mand i min tid i Mærsk var kommet, blandt andet på Mosquito Bar. Men der var ikke meget af det gamle tilbage, det var nu containerplads.

Jeg nåede også lidt andet Sightseeing. Og derefter var det tilbage til København, medbringende friske orkideer til familiens damer.



"Turist" i Bangkok
Foto: Privat.

Kraner for Siri feltet.

Til Siri feltet som opereres af Dong, byggede Bladt i Ålborg i 2002, to ubemandede platforme, for Nini og Cecilie områderne.

Vi leverede en hydraulisk offshorekran samt en Mob-kran til hver platform. Vi havde problemer med at skaffe ATEX-godkendelse for de elektriske komponenter, hvoraf en del derfor senere måtte udskiftes. Vi havde en del besøg i Ålborg både i forbindelse med opstarten, samt små ændringer og udskiftning af dele.



Kranen på en af platformene.
Foto: Privat.

Platformen med benet,
lastet på Giant 4.
Foto: Privat.



Danstar.

Hals Motorværksted købte i 2005 en HSC 350, som skulle anvendes som lossekran på coasteren Danstar, som var bygget på Sønderborg værft i 1976. Vi assisterede med montagen ombord i Hals Havn og både det og den senere test med Bureau Veritas gik i det store hele, uden problemer.



Kranen monteres ombord, jeg står og snakker med rederen. Foto: John Bern.

Belastningsprøve af kranen.
Foto: John Bern.



Danstar med kranen monteret. Foto: John Bern.

Produktion af kraner Kina.

Efter vi havde truffet aftalen og skrevet kontrakten med Jinchuan i Dalian, begyndte vi ved møder ude hos dem at gennemgå ståltegningerne og gøre vores kvalitetskrav klar overfor, og da de første kraner var til Stena Line, havde vi et møde med DNV på deres Site office i Dalian.



Møde hos DNV, med deres surveyer Mr. Gu. Foto: Privat.



Opsvejsningen af kranarmene.
Foto: Privat.

Efter mødet hos DNV, gik vi så i gang med at få godkendt deres produktions faciliteter, samt deres svejsere op til certifikat krav, det var en tung opgave. Det næste var af skaffe stålplader lokalt, med de rigtige mekaniske og kemiske værdier. Det lykkedes kun for plader op til 25 mm, andre dimensioner samt emne rør måtte vi levere fra Danmark.

Jeg havde mange besøg derude og udover det var vi i daglig kontakt med Fiona. For at gøre det lettere for dem at montere, så affotograferede John Bern og jeg en lignende kran nede på værftet. Og så blev der udover en instruktion i svejserækkefølgen af ståldelene, ud fra fotos og styklisterne lavet en montage manual og alt blev lagt ind digitalt.

Næste step var så at samle montagepakken, hvor delene var mærket op i henhold til vores manual, hvorefter John Bern og jeg rejste derud for at igangsætte montagen.



Kuglekransen spændes.
Foto: John Bern

Kranhuset sættes
fundamentet.
Foto: John Bern.



på



Kranen færdigmonteret og
klar til prøvestanden
Foto: John Bern.

Kranen på prøvestanden.
Foto: Privat.



Mr. Habin fra Jinchuan instrueres i betjeningen af kranen, samt indjustering af ventiler. Foto: Fiona.

Jinchuan er nu nået til vejs ende og kranen kan leveres til værftet. Men det havde været en lang og tung opgave. Især havde problemet med at få dem til at forstå og følge vore kvalitetskrav været stort. Kinesere har en afslappet holdning til sådant. Ta hui (det går nok) var deres svar, når jeg beklagede mig. Så jeg måtte til tider op i "det røde felt" for at få dem til at forstå alvoren.

Igangsætningen af produktionen i Kina, blev en af mine sidste store opgaver for Acta. Faktisk så tilbragte jeg en stor del af mine sidste år på Acta derude, med mange gode oplevelser og gode bekendtskaber.

Billeder fra min sidste kinatur i 2005.



Shanghai Transrapid (magnet svævebane tog) fra Pudong International Airport til Longyang Road station, en strækning på 30,6 km, der gennemkøres på ca. 7 minutter. Foto: Privat.



Jingling Shipyard i Nanjing, med Bro Deliverer og Bro Designer i baggrunden. Begge med Acta kraner bygget henholdsvis i Odense og i Dalian. Foto: Privat.



Den Himmelske Freds Plads og den Himmelske Freds Port, der fører ind til Den Forbudte By i Beijing. Foto: Privat.



Den berømte forretningsgade Nanjing Dong Lu i Shanghai. Foto: Privat.

Afskedsreception.

Medens jeg var på rejse i Kina, nærmere betegnet stod jeg i Shanghai i Pudong lufthavn og ventede på flyet til Dalian, ringede Freddy Ingemann og meddelte mig at man i forbindelse med min fratrædelse for at gå på efterløn, ville afholde en reception på fabrikken den 30. Juli 2005.

Jeg skulle lige så snart jeg landede i Dalian, sende en invitationsliste og den blev lavet i flyet på vej derop.

Jeg fik en dejlig dag, med mange hilsner, gæster, taler og ikke mindst gode gaver. Og dermed var arbejdslivet slut og livet som pensionist ventede forude. Og derved var over 40 år i den maritime branche også slut.

Jeg havde dog den glæde at jeg det næste halve år indtil jul, stadig havde min gang på fabrikken, idet jeg havde en aftale om deltidsarbejde.



Efterlønnen sammen med direktør Freddy Ingemann. Foto: Bjarne Grubbe.

Efterskrift.

Genus manet.

Jeg havde i 1967 mødt Birgit og så var, skulle det vise sig, kimen lagt til videreførelsen af familien.



Birgit Birk Vestergaard, i 1967. Foto: Privat.



Bryllupsbillede 1969. Foto: Privat.

1. Peder Kristian Ludvig Vestergaard

Født. 12-12-1906 i Sdr. Højrup.
Gift. 21-10-1933 i Odense
Død 29-4-1983 i Odense

Ruth Elisabeth Birk Vestergaard f. Myltoft.

Født. 9-10-1901 i Hjørring.
Gift. 21-10-1933 i Odense.
Død 21-6-1972 i Odense.

Birgit Birk Vestergaard født 14-5-1938.

Vi flyttede ret hurtigt sammen og blev gift i 1969, medens jeg læste til maskinmester.

1. Ib Christensen

Født 12-4-1943 i Odense.
Gift 25-10-1969 i Odense.

Birgit Birk Christensen f. Vestergaard.

Født 14-5-1938 i Odense.
Gift 25-10-1969 i Odense.

Jesper Birk Christensen født 21-11-1970.



Barnedåb 25-4-1971, Bolbro Kirke. Foto: Privat.



Jesper som konstabel i A-COY DANBAT UNPROFOR (United Nations Protection Forces) Hold 4. I Kraijna området Kroatien (ex. Jugoslavien) 1993-94. Foto: Privat.



Anne og Jespers vielse på Odense Rådhus 21 november 2009. Foto: Privat.

1. Jesper Birk Christensen
Født 21-11-1970 i Odense
Gift 21-11-2009 i Odense

Anne Gren Jensen
Født 13-5-1972 i Odense
Gift 21-11-2009 i Odense

Marcus Birk Christensen født 27-1-2004



Marcus i 2004. Foto: Privat.



Marcus til fodboldstævne i sept. 2009. Foto: Privat.

978-87-994554-0-9